FORUM

maandblad voor architectuur en gebonden kunsten

12
1953



English Summary

The Health Center of the Philips Factories at Eindhoven

Page 419
by A. Lammers

The Health Center was designed by Prof. Zwiers. Although the interior seems rather complicated, the internal organisation proves to be a success.

Its technical and medical equipment is perfect and up to date. The staff of the Philips factories may be congratulated with its new acquisition.

The army and architecture

Page 424
by J. Schipper

The author describes 6 new military buildings, designed by the central building service of the army of the Netherlands. The modern soldier is no longer completely cut-off from civilian life. Modern army barracks must therefore express this new attitude. The designers of the buildings concerned have made a good job of it.

New railway-stations in Holland

Page 439
by Arthur Staal

The author recalls the indignation caused by some of the pre-war railway buildings, built by the government. He then continues to remark how pleasantly surprised he was when visiting some of the new railway stations, designed by a younger generation of architects.

The extension schemes of the railway station at Haarlem and the rebuilding of the station at Eindhoven by Van der Gaast reveals a happy solution for the architectural problems concerned.

The Stockholm subway 1952

Page 446
by L. van Eysbergen

Two new branches of the Stockholm subway have been put into operation. The use of the word "subway" is not altogether right, because only 20 % of the project is "underground". The railway is meant to form a vital link between the suburbs of Stockholm. The southern line was finished in 1950, the northern line in 1952. The whole project was designed in view of the estimated future population of Stockholm, i.e. 900.000 in 1970. In view of the fact that the present population has already surpassed the number of 1 million, changes had to be made accordingly.

The architecture of the Stockholm subway stations

Page 446
by Fred. Holtes

50 years ago, a voyage by train was quite an important event. People arrived at the station, half an hour or so before the departure of the train, dressed in their sunday clothes, patiently awaiting the arrival of the train. The railway stations and the trains were designed accordingly.

The modern traveller acts altogether differently. As a rule he is more concerned about a door which turns the wrong way, than about the details of the interior. The train he wishes to catch is more important to him than the station.

The needs of the modern traveller demand a new form of architecture and the subway at Stockholm forms a satisfying solution of the many problems involved. The walls have been covered with soft-coloured tiles and the advertisements add a pleasant touch to the whole. The Fridhemsplan station contains a mural by two young painters, Ingemar Callenberg and Olle Idewall. The underground stations were designed by Gunnar Lanné. The stations aboveground were designed by Peter Colsing.

Résumé français

Le centre medical des usines Philips à Eindhoven

Page 419
par A. Lammers

Le centre medical a été projeté par le prof. Zwiers. Quoique l'intérieur semble assez compliqué, l'organisation intérieure est parfaite.

L'équipement technique et médical est tout à fait complet et moderne. Le personnel des usines Philips peut-être félicité avec cette nouvelle acquisition.

L'armée et l'architecture

Page 424
par J. Schipper

l'Auteur nous donne une description de 6 nouveaux bâtiments militaires, projetés par le service central des constructions de l'armée hollandaise.

Le soldat d'aujourd'hui n'est plus complètement isolé de la vie civile. Le bâtiment moderne doit-être de concert avec cette nouvelle conception. Les projeteurs des bâtiments en question y ont réussi.

Nouvelles gares en Hollande

Page 439
par Arthur Staal

L'auteur se souvient de l'indignation causée par certains bâtiments des chemins de fer d'avant guerre, bâti par le gouvernement. Ensuite il nous raconte comment il était agréablement surpris par quelques unes de nouvelles gares qu'il a visité, projetées par une nouvelle génération d'architectes.

l'Extension de la gare à Haarlem et la reconstruction à Eindhoven nous démontre une solution très agréable. Les projets sont de la main de M. van der Gaast.

Le „Métro" à Stockholm 1952

Page 446
par L. van Eysbergen

Les deux nouvelles lignes du Métro à Stockholm sont maintenant ouvertes au public. Le mot "métro" n'est pas tout à fait exact, parceque 80 % des lignes se trouvent au-dessus du sol.

Les lignes relient les grands faubourgs de Stockholm. La ligne sud a été complétée en 1950. La ligne nord en 1952. Le projet entier a été basé sur la population estimée de 1970 (900.000), mais la population d'aujourd'hui dépasse déjà les 1.000.000.

L'architecture des gares du Métro à Stockholm

Page 446
par Fred Holtes

Il y a 50 ans, un voyage par chemin de fer était encore un événement assez important. Les gens arrivaient une demie heure où plus, trop tôt et attendaient patiemment l'arrivée du train. L'intérieur des trains et des gares était projeté conformément à l'esprit du temps.

Le voyageur moderne se comporte tout à fait différemment. Généralement il s'occupe beaucoup plus du train qu'il peut attraper que de l'intérieur de la gare. Le métro à Stockholm est une solution satisfaisante des mains problèmes reliés à ce sujet.

Les murs sont couverts par des carreaux et de nombreuses affiches. La gare Fridhemsplan contient une peinture murale de la main de deux jeunes peintres suédois: Ingemar Callenberg et Olle Idewall. Les stations de Métro ont été projetées par Gunnar Lanné. Les autres stations (au dessus du sol) ont été projetées par Peter Colsing.

Maanblad gewijd aan Architectuur en Gebonden Kunsten. Opgericht door het Genootschap ,,Architectura et Amicitia'' in samenwerking met de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst, Bond van Nederlandsche Architecten, B. N. A. Orgaan van het Genootschap A. et A.

Achtste Jaargang No. 12
Dec. 1953

FORUM

Redactie Secretariaat: Mej. I. D. Foest, Keizersgracht 476, Amsterdam-C., tel. 35375, aan wie alle voor de redactie bestemde stukken moeten worden gezonden

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Het volgende nummer zal gewijd zijn aan

Zwitserland I

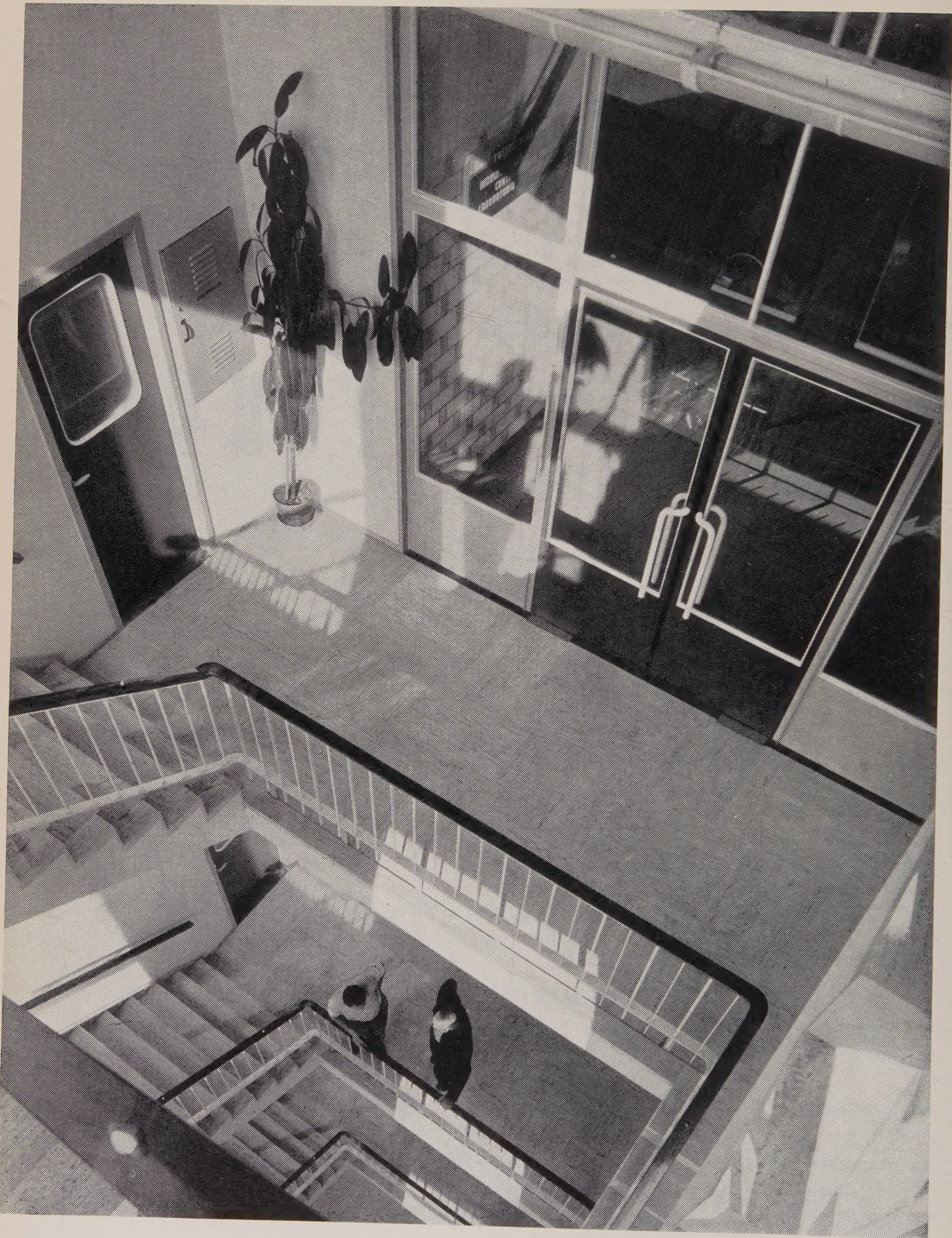
,,FORUM'' verschijnt met 12 nummers per jaar

Abonnementsprijs *f* 24.— per jaar
Losse nummers, indien aanwezig *f* 2.50 per nummer
Alles franco per post bij vooruitbetaling te voldoen
Voor België Frs. 350.—

Prijs van dit nummer *f* 2.50

Voor advertenties wende men zich tot de uitgever

Uitgave en Administratie: G. VAN SAANE, Herengracht 406
Amsterdam-C. - Telefoon 36186 - Postrekening 681.31.



Het Philips Gezondheidscentrum

Architect: Prof. Ir H. T. Zwiers

Ir A. Lammers

Wanneer de redactie U, sporadische metgezel van de publiciteitsmuze, onder toezending van foto's en tekeningen verzoekt om een passende bijdrage te willen schrijven, moet ge eigenlijk alle oren spitsen, op de achterste benen gaan staan en U driemaal bedenken alvorens antwoord te geven. Waarom doet een verzameling van erkend knappe stylisten en vakcritici, zoals de redactie van Forum zich zelf mag zien, dit niet eigenhoofdig? Waarom vindt men het verstandig om zo'n karweitje uit te besteden? Dit zijn zo de vragen die ge U zelf stellen moet. Als ge tenminste van nature achterdochtig zijt, zelfs als ge alleen maar voorzichtig zijt. Zo niet ik.

Ik had de Medische Afdeling van het Philips Gezondheidscentrum herhaalde malen van buiten gezien en dit was voor mij genoeg om roekeloos in te gaan op het voorstel van de Redactie. Het is een aangenaam gebouw om te zien en daar moet wel iets over te schrijven zijn. Zo is het ook. Philips wijdt er een boekje aan van bijna 100 bladzijden, vol met interessante wederwaardigheden, maar weinig in overeenstemming met de lectuur welke de lezers van Forum als hun rechtmatig aandeel in de cultuur maandelijks tegemoet mogen zien en men vraagt zich met zorg af waarover dan wel te schrijven. Toch mag de kennis van enige feiten uit dit boekje voor de tekening van de aard van het gebouw U niet onthouden blijven.

In deze medische afdeling van Philips Gezondheidscentrum is de samenwerking verwezenlijkt tussen de curatieve, preventieve en controlerende geneeskunde. Het gebouw is als het ware om een aantal huisartsen gebouwd die hier in de gelegenheid worden gesteld ten behoeve van de Philips-gemeenschap hun vak uit te oefenen op de meest volledige wijze. De voortschrijdende specialisatie werkt in de hand, dat de normale huisarts reeds spoedig voor een goede diagnostiek de hulp inroept van laboratoria, röntgenologen, specialisten en anderen, een ontwikkeling, waardoor zijn spreekkamer een doorgangshuis voor passanten dreigt te worden. Zo niet in dit Gezondheidscentrum.

De huisarts is hier omringt met alle middelen, mogelijkheden en vakmensen, die hem in staat stellen zijn taak als huisarts onverminderd te blijven uitoefenen.

Daarnaast vindt men hier de bedrijfsartsen ondergebracht. Dit zijn dus de artsen die, kort omschreven, tot taak hebben de oorzaken van ziekten en afwijkingen, voorzover deze in de arbeidsomstandigheden kunnen liggen, op te sporen om deze vervolgens door hun overleg met de bedrijfsleiding te doen opheffen. Ook deze artsen hebben alle mogelijkheden, die het nieuwe gebouw biedt tot hun dispositie. Wat valt er over zo'n gebouw door een bouwkundig criticus of inleider nog te zeggen?

Het zal U, lezer, duidelijk zijn welk soort gebouw resulteert. Het is een samenstel van ruimtelijk nogal indifferente kamers, kamertjes en hokjes, verbonden door de hieraan eenheid, rust en schaal gevende gangen, hallen en trappenhuis. Als men vanuit de gangen in de aansluitende ruimten treedt vindt ge een zó uiteenlopende bestemming en inrichting dat U de samenhang vrijwel ontgaat. Deze is er echter en organisatorisch blijkbaar zeer goed. Prof. Zwiers heeft de consequenties getrokken uit dit programma. Zodra ge in een gang een deur opent treedt ge in een ruimte, welke uitsluitend dienstbaar is gemaakt aan het gestelde doel, zeer bescheiden doch aangenaam van kleur en zonder enige pretentie. De gangen, hallen en het trappenhuis hebben daarentegen een veel uitgesprokener cachet en bepalen voor een zeer groot deel de totaalindruk, die het gebouw op U maakt. Zij vormen het bindend element in de ruimtelijke veelheid van dit bouwprogramma. De wijze waarop de architect door het gehele gebouw de terwille van de hygiëne geëiste tegels in de gangen aanbracht, is een goede vondst. Dat iedere verdieping een andere kleur heeft voor het verfwerk van deuren en kozijnen is daarenboven een eenvoudige verrijking der algemene ruimten. Men treedt, ondanks de betrekkelijke gelijkvormigheid der plattegronden, telkens in een nieuwe sfeer.

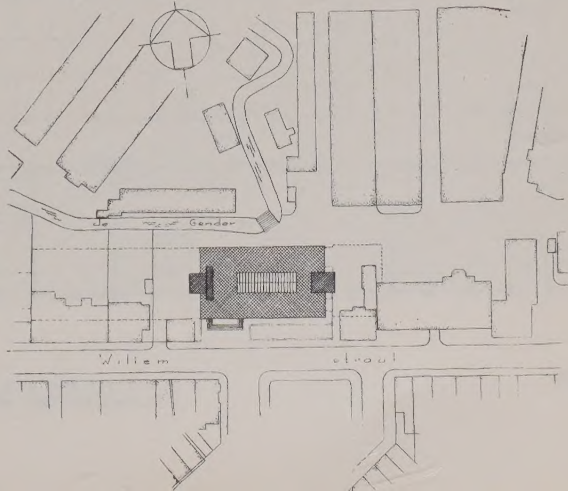
De voorgevel is een duidelijke afspiegeling van de accentloze gecompliceerdheid van dit bouwprogramma. Noch in dit programma, noch in deze gevel zitten hoogtepunten. Het is een honingraat, waarin een glazen luifel slechts de plaats markeert waar de bijen naar binnen gaan. Maar een honingraat van opvallend goede verhoudingen. Merkwaardig welk een levendig motief hierin de samengestelde cardaramen vertegenwoordigen.

Het gebouw is natuurlijk voorzien van die vele moderne hulpmiddelen, constructies en materialen, waardoor het ideaal zo dicht mogelijk kon worden benaderd. Dat daarbij de wetenschappelijke en technische werkers van Philips zich niet onbetuigd hebben gelaten spreekt van zelf.

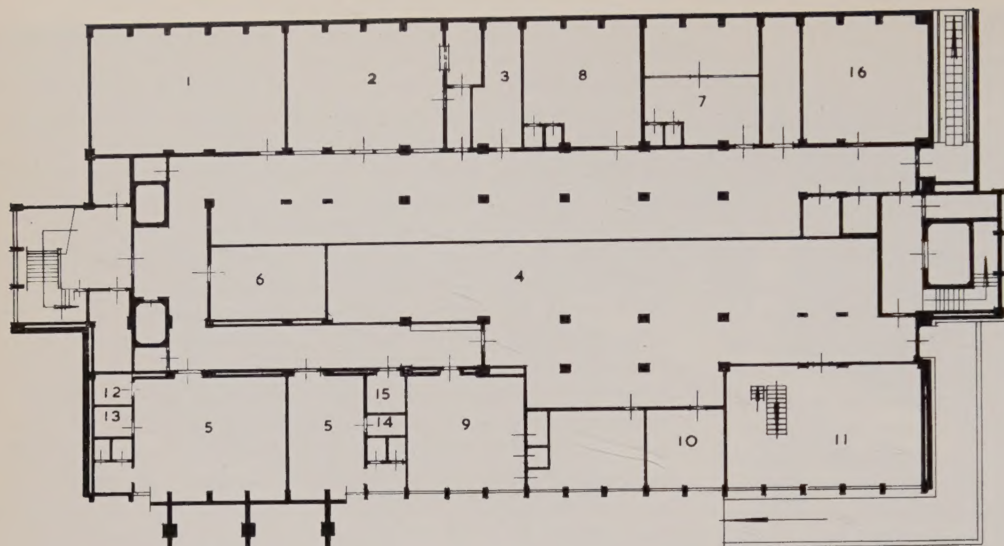
Wat de vakman het meest opvalt in dit gebouw is de beheersing van het bouwprogramma en de prachtig doorwerkte detaillering. Het is werk van een architect die het metier beheerst, die zijn technisch vakmanschap en zijn vormwil conflictloos samen doet gaan.

En al ware dit de enige verdienste van dit werk van Prof. Zwiers, dan was het naar mijn smaak reeds voldoende om er diep de pet voor af te nemen.

Situatie 1 : 2500

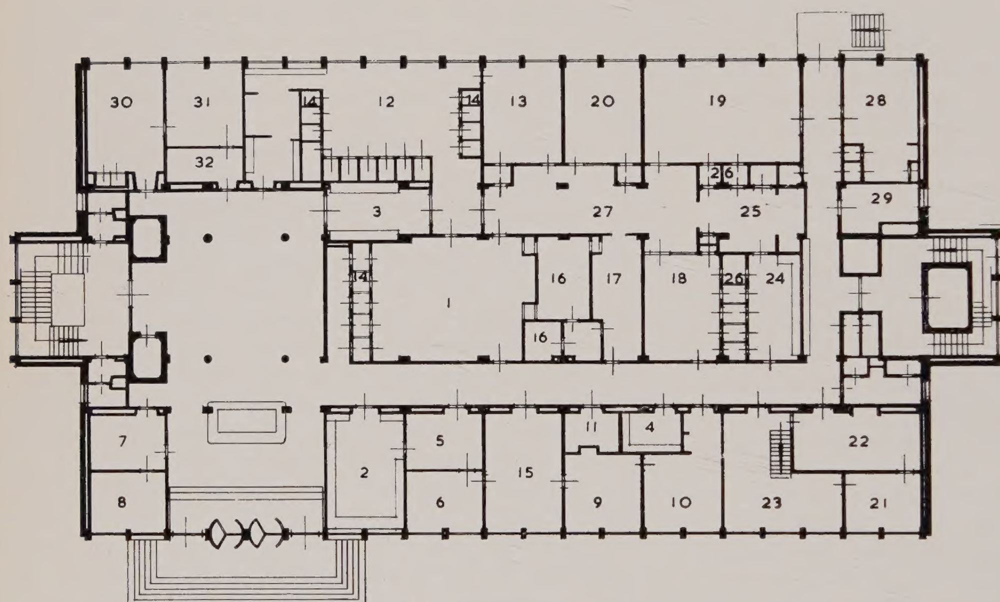


Traphal Foto Jan Versnel



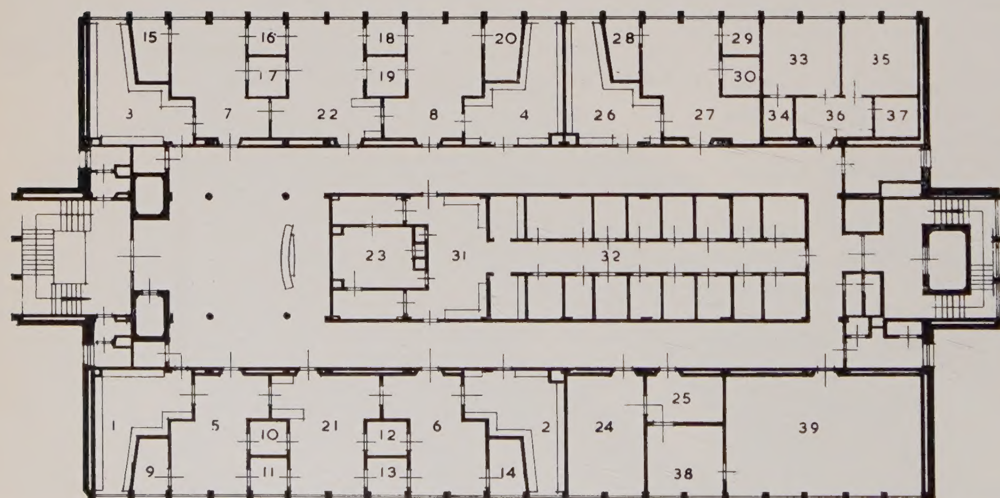
Kelder

1-6-11 Archieven
2 Cantine
3 Keuken
4 Bewaarplaats voor rijwielen en kinderwagens
5 Garderobe
7 Cardiographie
8 Stofwisseling
9 Heilgymnastiek en vlinderbad
10 Magazijn
12-13-14 Douches
15 Badkamer
16 Machinekamer



Begane grond

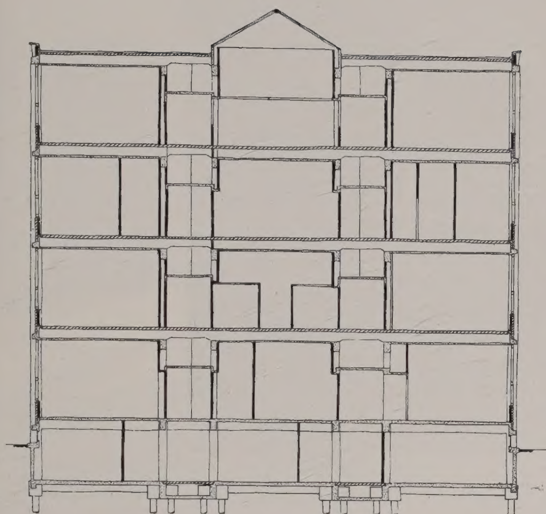
Consultatiebureau voor longziekten
1 Consultatiebureau
2-3-4 Wachtkamers
5 Vooronderzoek
6 Enquêtrice
7-8 B.C.G.vaccinatie
9-10 Spreekkamers artsen
11 Rustkamer
12 Schermbeeld fotografie
13 Beschrijfkamer film
14 Kleedhokjes
15 Administratie
16 Donkere kamer
17 Droogkamer film
Röntgenafdeling
18 Röntgenonderzoekkamer donker
19 Röntgenonderzoekkamer licht
20 Tomographie
21 Spreekkamer röntgenoloog
22 Beschrijfkamer röntgenfoto's
23 Administratie
24 Wachtkamer
25 Voorbereiding röntgenpatiënten
26 Kleedhokjes
27 Gang en schakelruimte
28 Operatiekamer
29 Rustkamer
30 Werkkamer directeur geneesheer
31 Werkkamer secretaris
32 Wachtkamer



1e Verdieping

Huisartsendienst
1-2-3-4 Wachtkamers
5-6-7-8 Spreekkamers
9-20 Onderzoekkamers
21-22-23 Verbandkamers
24 Wachtkamers
25 Spreekkamer
26 Wachtkamer specialisten
27 Spreekkamer specialisten
28-29-30 Onderzoekkamers
31 Wachtkamer
32 Physische therapie
33 Diëtisten
34 Spreekkamer diëtisten
35 Hoofdverpleegster
36 Wachtkamer
37 Rustkamer
38 Bibliothecaresse
39 Bibliotheek

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 15 20 M.



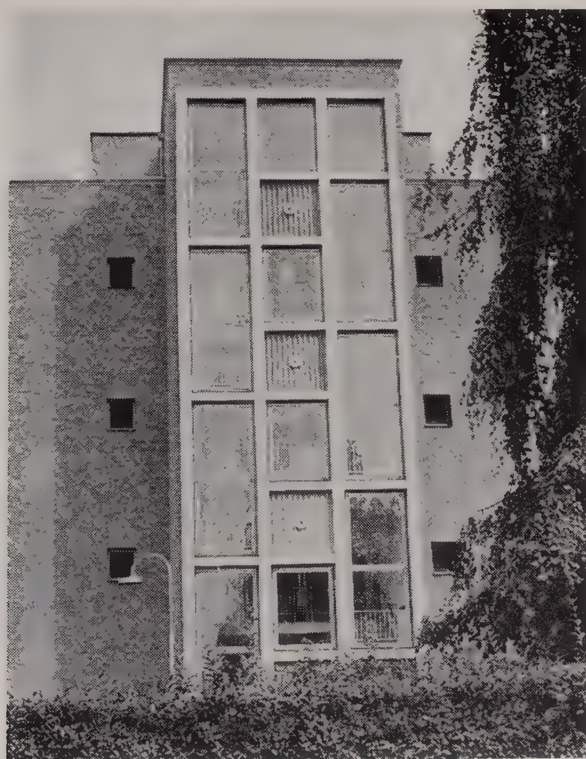


Foto's W. J. van Borselen



Foto's Jan Versnel

Philips Gezondheidscentrum





Stroe Foto J. d'Oliveira

Zes nieuwe kazernementen

Ontwerp: Bureau Ontwerpen van het Centraal Bouw Bureau der Genie
Lt-kol. Ing. J. H. Hogendoorn
Ir H. G. Bakker, b.i.
Ir O. Kok, b.i.
Ir J. C. Schmidt, b.i.
Ir K. F. G. Spruit, b.i.
Ir B. H. Voorendt, b.i.
Ir A. D. Eekhout, c.i. (constructies)

Het leger en de architectuur

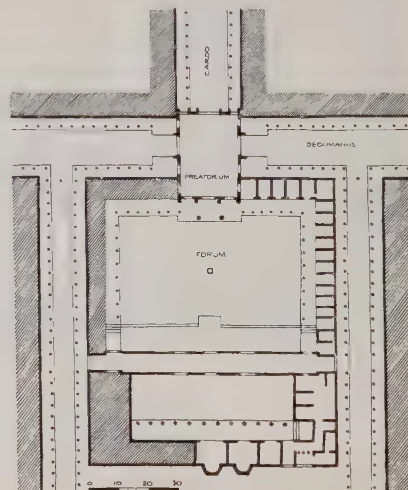
J. Schipper

Toen mij gevraagd werd iets te schrijven over de in de laatste jaren gebouwde legerplaatsen bij Stroe, Ermelo, Nunspeet, Oldebroek, Steenwijk en Ossendrecht, kwam mij plotseling weer in gedachten dat ik enige jaren geleden ook in een legerplaats had vertoefd, of liever gezegd in de ruïnes van de legerstad Lambèse, in de bergen van Algerije. In dit Lambèse, een rechthoekige stad, dat naast kazernementen voor officieren en manschappen van het beroemde IIIde Romeinse Legioen slechts magazijnen bevatte, werd mij plots één der peilers van dit zegevierende leger bijzonder duidelijk.

Lambèse had een curieuze plattegrond. Op de kruising van de Decumanus en de Cardo was namelijk een reusachtig twee-verdiepingen-hoog gebouw geplaatst, het z.g. Praetorium, waar de beide brede defileerwegen onderdoor liepen.

Dit Praetorium, zetel van de legercommandant, gaf tevens toegang tot het Forum en het daarachter gelegen Capitool.

Zuilstompen en halvemeters-hoge muren waren de resten van dit binnenplein, waarover ik toen bewonderend dwaalde, om plotseling te staan voor de sokkel van een in het midden van het Forum opgesteld godenbeeld. Het beeld was verdwenen, maar haar naam *„Disciplina"* was nog puntgaaf in Romeinse kapitalen op de sokkel leesbaar.





1 wachtgebouw
2 bureelgebouw
3 logies
4 keukengebouw
5 ketelhuis
6 ontspanningsgebouw
7 sportgebouw
8 onderoff.cantine
9 garages
10 logiesgebouw voor officieren
11 dienstgebouwen
12 appèlplaats

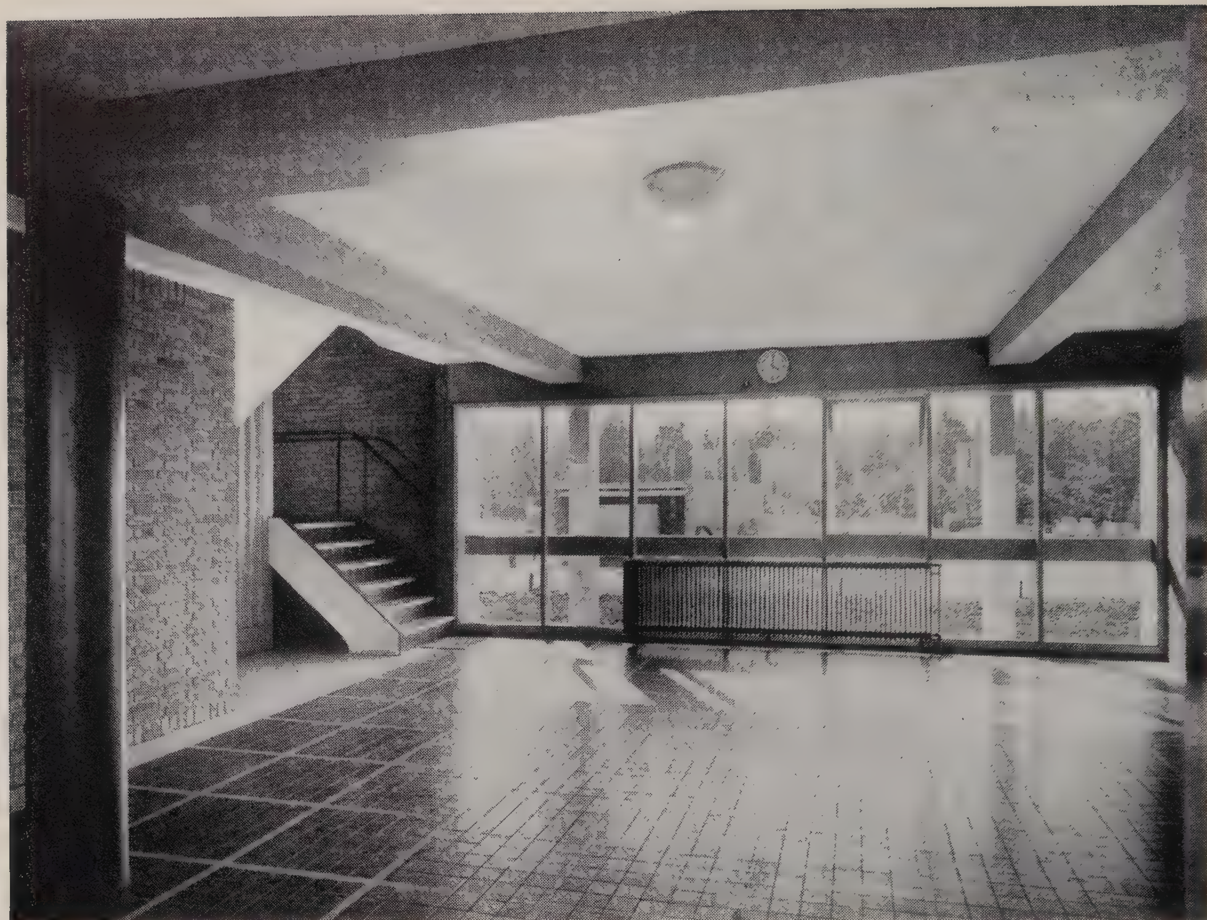
Legerplaats „de Wittenberg" te Stroe

Stedebouwkundig ontwerp: Ir H. G. Bakker

Situatie

Manschappen logiesgebouw Archn Ir B. H. Voorendt en E. F. Groosman

Foto Hein de Bouter



Stroe Hal administratiegebouw

Toen begreep ik dat het de discipline was, de trouw aan het bevel, die de Romeinse legionairs zegevierend tot aan de randen van de toen bekende wereld had gebracht.

Deze herinnering kwam mij weer in de gedachten toen ik een bezoek bracht aan Stroe en Oldebroek, de beide legerplaatsen op de Veluwe.

Ontegenzeggelijk is ook nu, na 19 eeuwen, de discipline nog steeds het fundament van elk leger, maar de verhoudingen in ons modern militie-leger zijn wel grondig gewijzigd bij vroeger eeuwen vergeleken.

Ondanks de dienstplicht zijn onze soldaten vrije mensen, met de burgermaatschappij als achtergrond.

Dat dit ook in de opzet van de legerplaatsen tot uitdrukking is gekomen, acht ik zeer belangrijk. Aan de lichamelijke, alsook aan de geestelijke verzorging en aan de ontspanning is alle aandacht besteed.

Maar het sterkst ervaart men de gewijzigde verhoudingen t.a.v. de menselijke vrijheden, al wandelende tussen de in de winter 1950—51 aangevangen laagbouw in Stroe of tussen de straffere hoge blokken van de later in uitvoering genomen vijf legerplaatsen te Oldebroek en elders, door de vrije schikking der logiesgebouwen, de cantine, het ontspanningsgebouw, het bureel- en de andere gebouwen.

Ik kan niet anders dan de grootste bewondering hebben voor de wijze waarop deze kampementen in de bestaande beplanting zijn ingepast.

Al de bovengenoemde kazernementen werden ontworpen door het Bureau Ontwerpen van het Centraal Bouwbureau der Genie te Amsterdam, waar een vijf-tal architecten met het ontwerp werd belast. Voor een deel waren dit nog zeer jonge collega's, n.l. een aantal pas afgestudeerde bouwkundige ingenieurs.

Dat de toegestane zeer korte bouwtijd en het feit, dat het meeste tijdens de bouw moest worden ontworpen, niet geleid heeft tot een architectonisch fiasco, acht ik een zeer grote prestatie.

Integendeel, de aanvaarding van de moderne constructiemethoden en de moderne vormgeving geeft aan deze complexen een frisheid en een verve, die wij tevoren meestal tevergeefs bij militaire gebouwen zochten.

De eerste opgave aan het Centraal Bouwbureau betrof de legerplaats te Stroe, waarvoor slechts enige maanden van voorbereiding en uitvoering beschikbaar waren. Deze opdracht omvatte aanvankelijk de logiesgebouwen voor onderofficieren en manschappen, burelen, magazijnen, nood-keukens en -cantines, transformator- en vuilverbrandingsgebouwen en rioolwaterzuivering. Binnen de voorgeschreven tijd deze opdracht uit te voeren was slechts mogelijk in een geprefabriceerd licht bouwsysteem, waar-

Stroe Ketelhuis Arch. Ir K. F. G. Spruit

Foto's Hein de Bouter

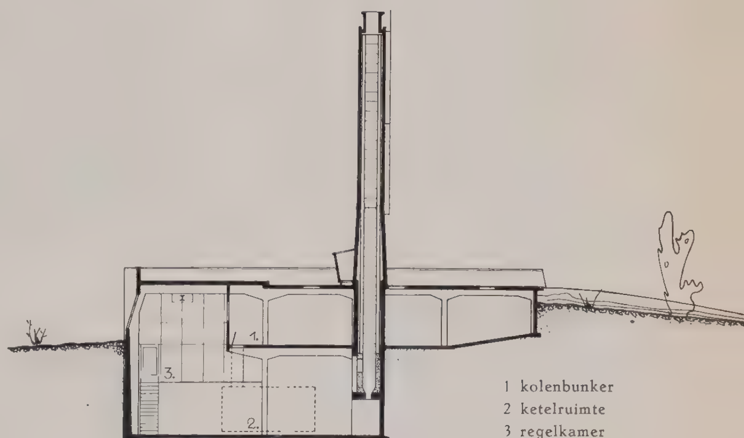
mede de N.V. Ingenieurs-Bureau voor Bouwnijverheid te Oegstgeest werd belast. Deze heeft alle werktekeningen in het Durisol-systeem, met 1 m diepe gewapend-beton fundering, vervaardigd en slaagde er in de ca 30 gebouwen met een totale oppervlakte van 25.000 m² binnen een periode van 60 werkbare dagen compleet op te leveren.

Toen in de zomer van 1951 nog vijf grotere legerplaatsen (Ermelo, Steenwijk, Oldebroek, Nunspeet en, later, Ossendrecht) moesten worden gebouwd, is, gezien de toegestane korte bouwtijd, het gehele werk in regie uitgevoerd door een combinatie van zeven aannemers, verenigd in de N.V. Midden-Nederland.

De wijze en snelheid van ontstaan zal wel oorzaak zijn van een zeker schematisme in de architectuur, maar in enkele bijzondere gebouwen, zoals de bureelgebouwen, de keuken-badgebouwen en de ketelhuizen, vinden we meer afgewogen verhoudingen.

Zo trof mij het sterkst het ketelhuis te Stroe, een halfondergronds gebouw, waarvan de bouwmassa's een edel lijnenspel speelden met de omringende dennen.

M.i. behoort dit ketelhuis tot de meest geslaagde bouwwerken van na de oorlog.



1 : 400

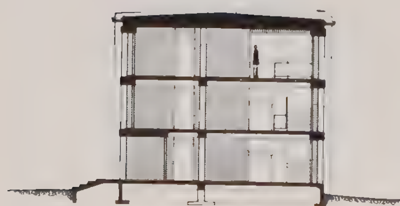
Stroe Bureelgebouw

Arch. Ir K. F. G. Spruit

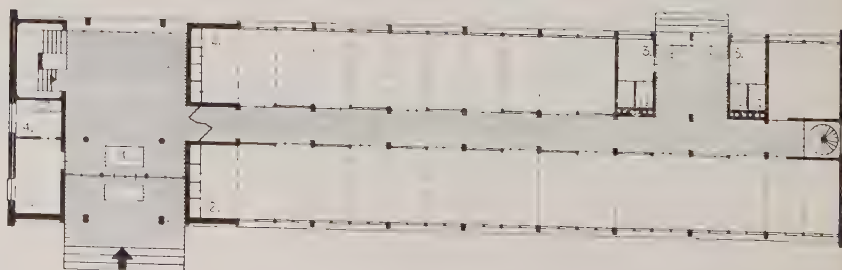




Foto's Hein de Bouter



Doorsnede over ingangshal 1 : 400



Beganegrond Bureelgebouw 1 : 400

1 ingangshal
2 burelen
3 toiletten
4 dienkeuken

Toelichting op de vijf gelijksoortige kazernementen

Opdracht:

De in de zomer van 1951 gegeven opdracht luidde: binnen zes maanden 12.000 militairen onderbrengen nabij de oefenterreinen in de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe. D.w.z. 10.000 soldaten, 1500 onderofficieren en 500 officieren en al het materieel.

Verantwoord leek deze sterkte onder te brengen in vier kazernementen, omdat de maatschappelijke verhoudingen in deze gebieden geen grotere garnizoenssterkte zouden kunnen toelaten en een militaire gemeenschap van 3000 man als aanvaardbaar mocht worden beschouwd.

Situatie:

Het bouwen van kazernementen zo dicht mogelijk bij de oefenterreinen in on-ontgonnen terreinen, welke tot de recreatiegebieden van ons land behoren, veroorzaakte enige moeilijkheden. Door het vestigen van garnizoenen gaat een deel van de aantrekkelijkheid dier terreinen verloren en een deel der bestaansmogelijkheden van de plaatselijke bevolking. Uit dezelfde oorzaak kunnen evenwel nieuwe mogelijkheden ontstaan.

Het lag voor de hand, dat de betreffende gemeenten tegen de vestiging van garnizoenen bedenkingen hebben geuit; de taak van de planologische instanties was het de verschillende belangen tegen elkander af te wegen. Dat was uiterst moeilijk, vooral ook omdat aan de bouwterreinen zeer hoge eisen werden gesteld om het mogelijk te maken in de vereiste korte tijd de plannen te verwezenlijken. Hoogteverschillen moesten zoveel mogelijk worden vermeden en de grondslag zodanig, dat de fundaties geen extra voorzieningen vereisten. Het grondwater moest zonder bijzondere installatiën voor drinkwater geschikt zijn en de bodem voldoende doorlatend om zo nodig het effluent van de zuiveringsinrichting voor afvalwater op te nemen; de algemene helling van het terrein moest de situering van de zuiveringsinrichting van het afvalwater toestaan afgekeerd van de heersende windrichting, enz. enz.

Voorts moesten de terreinen de mogelijkheid tot landschappelijk goede oplossingen bieden.

Indeling:

De structuur moest klaar en duidelijk zijn en bij het ontwerpen moest worden gestreefd naar een splitsing in bestemmingen, b.v.: Bevelvoering, Wonen, Sport, Ontspanning, Materiële uitrusting, enz.

De *bevelvoering* zetelt in het bureelgebouw, representatief zowel voor het kazernement als naar de buitenwereld. Het is bestemd voor de staf van het kazernement, als een ,,stadhuis'' in de militaire gemeenschap. Bij het ontwerpen werd uitgegaan van werkeenheden van 2 m gevellengte en gemakkelijk verplaatsbare separatiewanden.

Voor het *wonen* zijn per kazernement 8 logiesgebouwen bestemd. Waar verdiepingbouw werd toegepast, is elk gebouw ongeveer 100 m lang en het wordt door drie trappenhuizen gesplitst in vier gedeelten. De manschappen zijn gelegerd in de middelste twee gedeelten in 16-persoonskamers. De kopgedeelten der gebouwen zijn verdeeld in drie lagen: in het souterrain de opslagkamers en de droogkamers, de tussenverdieping bevat de burelen en daarboven zijn de logieskamers voor de onderofficieren.

Het *keuken-eetzaalgebouw* bevat het keukenbedrijf, waar de goederen centraal worden aangevoerd en in de weeghal gedistribueerd over de afdelingen, in de kelder de magazijnen; aardappelsilo's op een entresol, welke silo's rechtstreeks uitmonden in de schilmachines in het aangrenzende aardappelschillokaal. In de kookkeuken zijn 12 stoomkookketels van 500 l, 7 stoomkookketels van 300 l alsmede 2 fornuizen en 2 kantelbare braadpannen opgesteld. Fornuizen en braadpannen worden met propaangas gestookt.

In de eetzalen kunnen 3000 man snel en hygienisch worden gevoed: er werd een voor de K.L. geheel nieuw cafetariasysteem ingevoerd, waarvoor speciaal meubilair en servies moesten worden ontworpen.

De *badinrichting* werd uit economische overwegingen in hetzelfde gebouw als de keuken en eetzaal ondergebracht. Met drie grote kleedkamers voor roulerend gebruik en in totaal 42 douches kan de gehele sterkte van het kazernement in één dag baden.

Keukenbedrijf en badinrichting worden mechanisch geventileerd; in de kookkeuken zijn luchtverversers aangebracht ter voorkoming van nevelvorming.

Het *sportgebouw* heeft twee zalen van 12 x 23 m, gescheiden door de ingangshal. De lage aanbouw herbergt de kleedkamers, was- en toiletruimten, rijwielstallingen en de bergplaatsen voor materieel.

Het *ontspanningsgebouw* bevat de filmtoneelzaal en de cantinezalen. Beide zijn afzonderlijk en gecombineerd te gebruiken en bereikbaar vanuit een gemeenschappelijke wandelgang.

De film-toneelzaal bevat 780 zitplaatsen en de toneelaccomodatie is zodanig, dat elk toneelgezelschap hier kan optreden. De ruimten achter het toneel vormen een afzonderlijke eenheid met eigen buitentoegang.

De cantine-zalen bieden gezamenlijk plaats aan 1500 personen. Tussen de zalen bevinden zich keuken, buffetgroep en magazijnen.

De onderofficiers-cantine heeft een cantinezaal met buffet, schrijf-leeskamer en de nodige dienstruimten.

Materiële uitrusting: per kazernement 1200 m² aan magazijnen en 4500 m² aan garages. Bovendien zijn telkens 2 ha terrein voorzien van een verharding voor het opstellen van materieel dat niet in de garages behoeft te worden ondergebracht.

Het *wachtgebouw* bevat, behalve vertrekken voor het wachtpersoneel en de cellen voor gestraften, ruimten voor de geneeskundige en tandheelkundige dienst, de kapper, de werkplaatsen en de telefoon- en omroep-centrale.

Op de verdieping zijn de ziekenverblijven en de vertrekken voor de geestelijke verzorgers.

Tussen de beide vleugels is een afgesloten luchtplaats bij de cellen.

Het gebouw heeft een eigen warmwatervoorziening ten behoeve van de geneeskundige en tandheelkundige diensten.

Het *lesgebouw* bevat 20 leslokalen, elk voor 30 man, een instructie-film zaaltje met 163 zitplaatsen, een zaaltje voor tactische oefeningen en de bijbehorende ruimten. Aan 850 man kunnen gelijktijdig instructie-lessen worden gegeven, terwijl de lokalen in de avonduren beschikbaar zijn voor zelfstudie.

Het *ketelhuis* herbergt vier stoomketels, een regelkamer met kelder, een werkplaats en een kolenberging. Het hoogreservoir en het expansievat zijn aangebracht tegen de schoorsteen in twee geisoleerde ruimten. De voeding der ketels geschiedt met een transportband-systeem.

Het *officiers-logiesgebouw* bestaat uit een logiesgedeelte en een recreatiegedeelte, verbonden door een hal met hoofdingang. In het logiesdeel kunnen 150 à 180 officieren en vaandrigs worden ondergebracht. Als eenheid is aangenomen één-persoons zit-slaapkamer met wasgelegenheid en bergruimte, met een traveebreedte van 2,9 m; jongere officieren en vaandrigs kunnen in twee- en driepersoonskamers met een dubbele traveebreedte worden gehuisvest.

Het gebouw bevat 54 één- en 42 twee/driepersoonskamers en de dienstruimten.

Op de beganegrond-verdieping zijn twee suites, elk met eigen toilet en douche, voor belangrijke gasten. Het souterrain bevat ruimten voor sport en spel, berging, enz. enz.

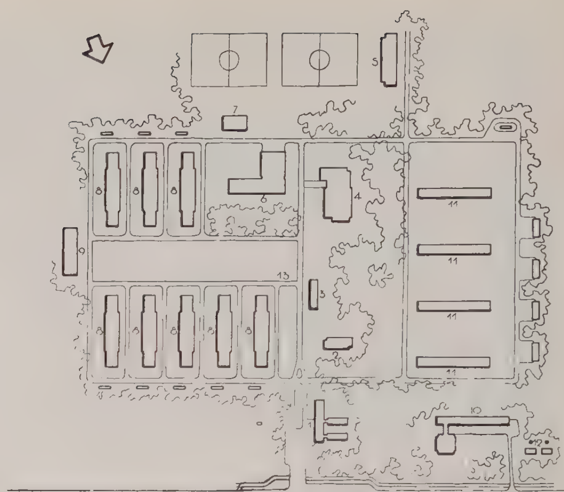
Het recreatiegedeelte is vóór het logiesgebouw gelegen en bevat o.m. een lees- en conversatiezaal met bar, eetzaal, keukens en dienstruimten.

Toen de bouw aan de vier eerstgenoemde kazernementen in volle gang was, werd nog een opdracht voor het 5e kazernement te Ossendrecht verleend. De stedebouwkundige opzet berust op dezelfde principes en bij het ontwerpen der gebouwen werden enkele wijzigingen toegepast, zoals deze uit de practijk reeds wenselijk waren gebleken. Bij het logiesgebouw is het aantal trappenhuizen teruggebracht tot twee, de langsgevels zijn gesloten met schokbetonnen puien en de kopgevels en dwarsmuren ter plaatse van de trappenhuizen zijn gemetseld in baksteen. De film-toneelzaal bevat in Ossendrecht 910 zitplaatsen. De onderofficierscantine is groter geworden en het ketelhuis wijkt hier af van de overige, doordat de brandstof door middel van een brandstofwagen over een rijbrug boven de ketels wordt geplaatst.

Het kazernement te Ossendrecht toont structureel een zeer duidelijke functiesplitsing.

Legerplaats Ossendrecht

Stedebouwkundig ontwerp: Archn J. H. Hogendoorn en Ir B. H. Voorendt



Situatie

1 wachtgebouw
2 onderoff.cantine
3 bureelgebouw
4 ontspanningsgebouw
5 sportgebouw
6 keukengebouw
7 ketelhuis
8 logiesgebouw
9 lesgebouw
10 logiesgebouw voor officieren
11 garages
12 dienstwoningen
13 appèlplaats

Foto J. d'Oliveira

Manschappen logiesgebouwen

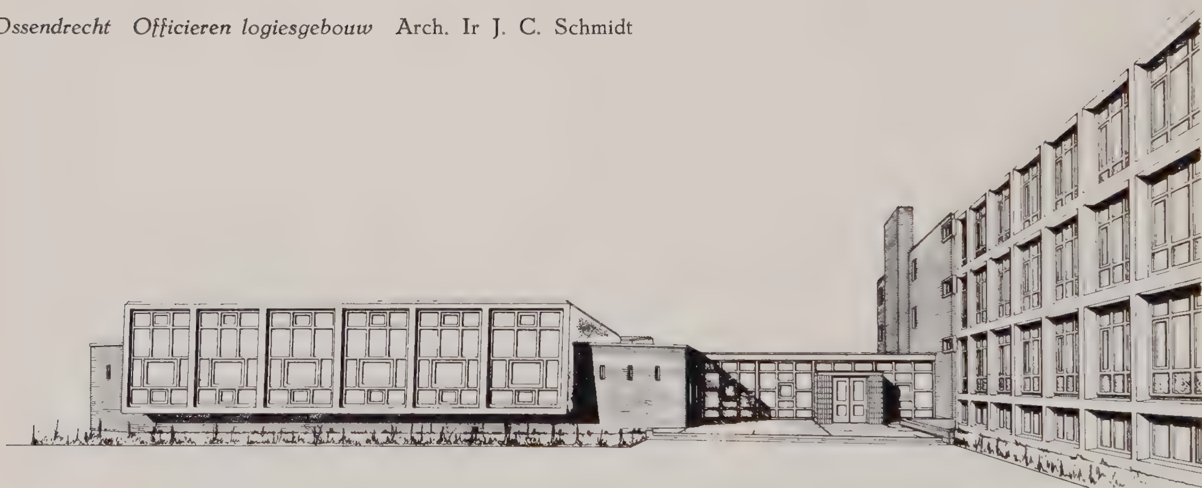
Foto Bern. van Gils



1 : 600

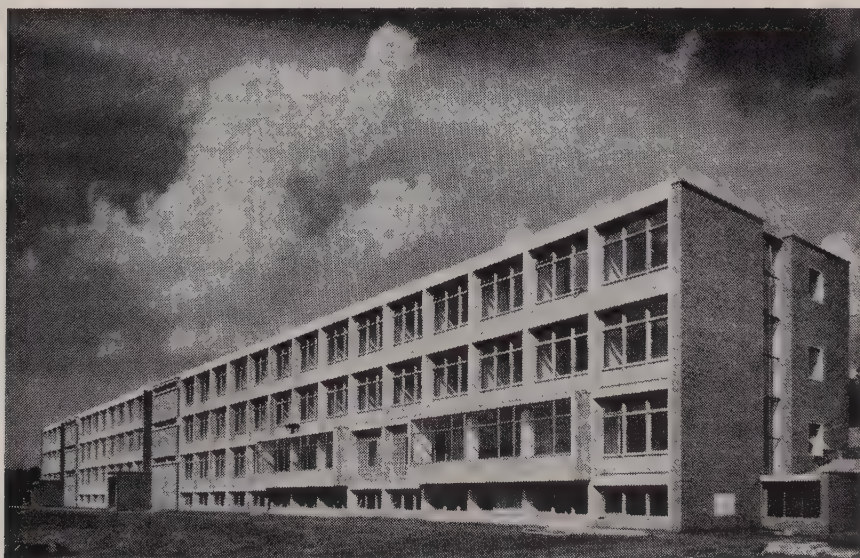
1 trappenhuis
2 gang
3 logieskamers
4 administratie
5 toiletten
6 waslokalen

Ossendrecht Officieren logiesgebouw Arch. Ir J. C. Schmidt





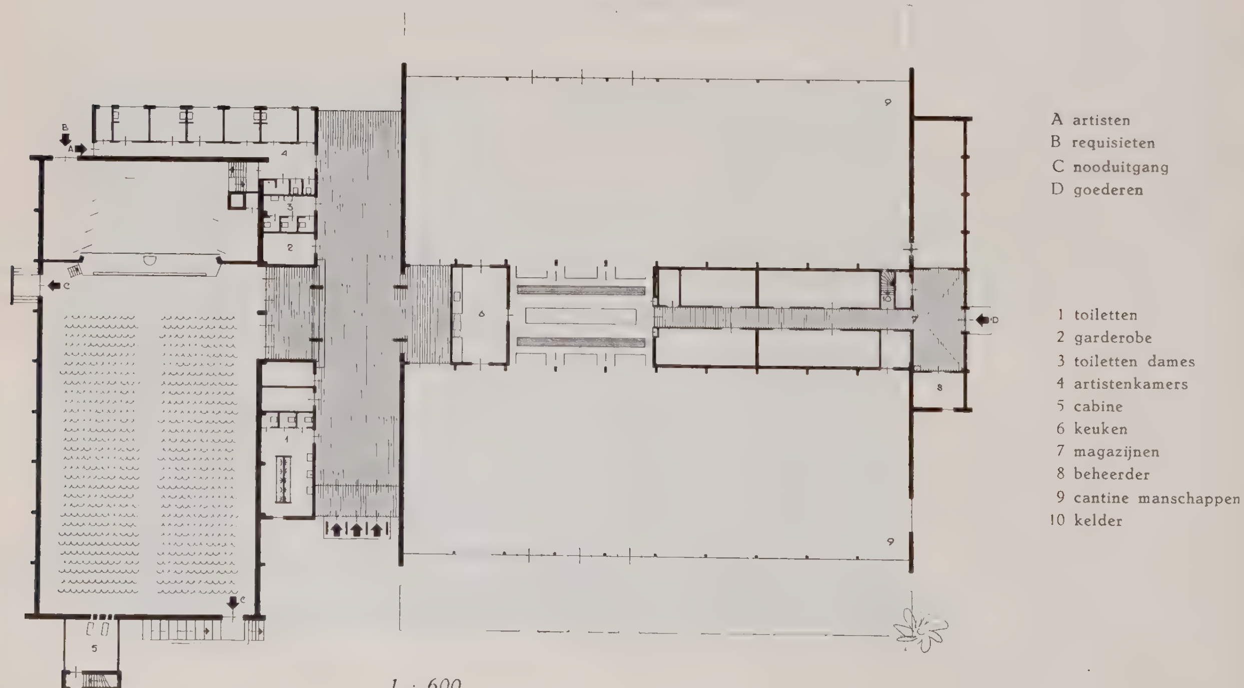
Officieren logiesgebouw

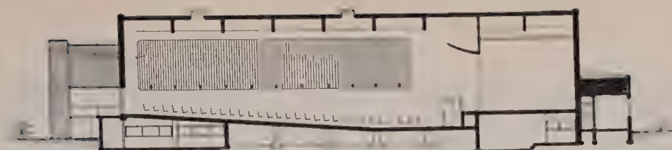


Foto's Bern. van Gils

Foto Hein de Bouter

Ossendrecht Ontspanningsgebouw Arch. Ir H. G. Bakker





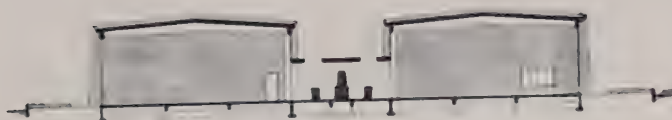
Langsdoorsnede film-toneelzaal 1 : 600





Ossendrecht Interieur cantine

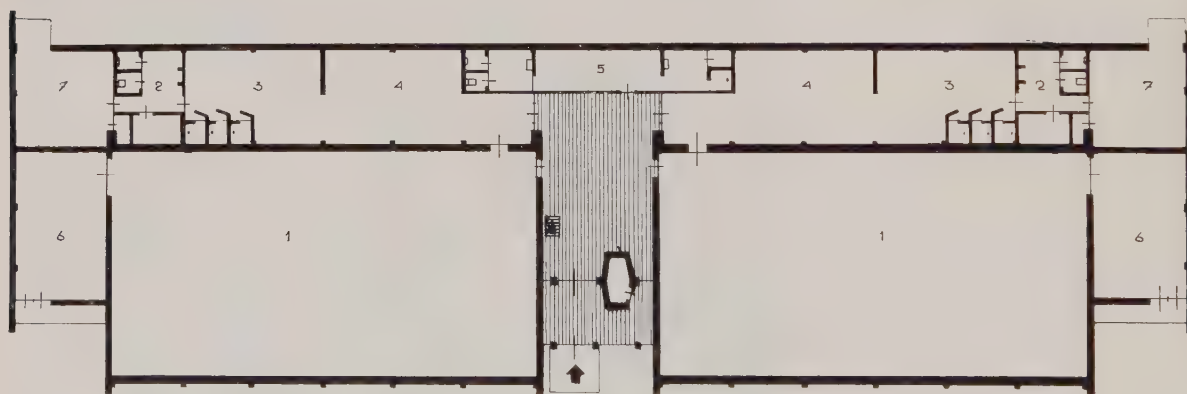
Foto Hein de Bouter



Doorsnede cantines 1 : 600

Ossendrecht *Sportgebouw* Archn J. H. Hogendoorn en E. F. Groosman

Foto's Bern. van Gils



1 : 400

1 gymnastieklokaal
2 toiletten
3 waslokaal
4 kleedlokaal
5 kleedlokaal kader
6 materiaalberging
7 rijwielberging

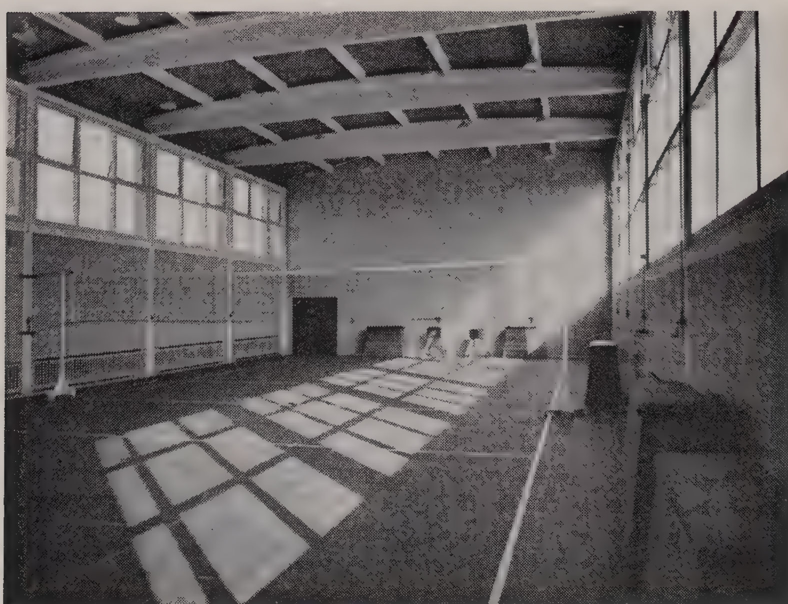


1 : 400

Entree sportgebouw



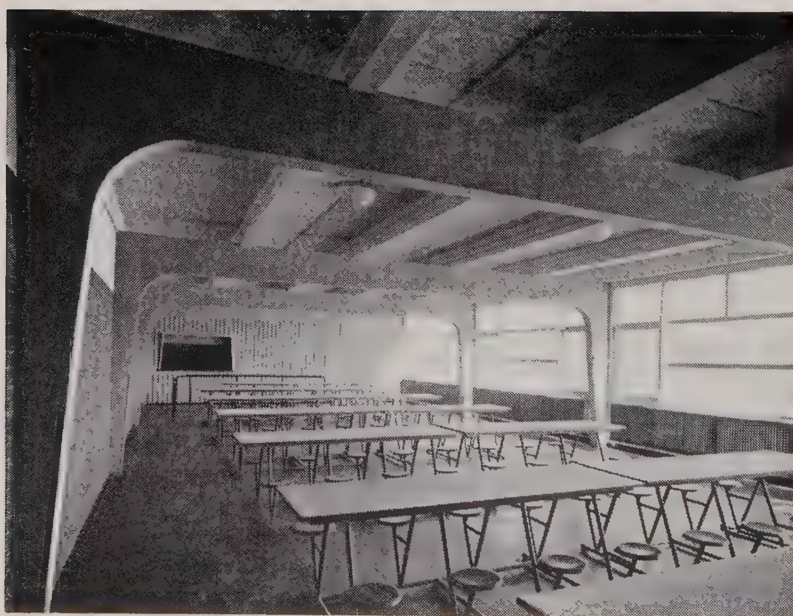
Gymnastiekzaal





Ossendrecht Keuken

Manschappen eetzaal



Foto's Bern. van Gils



Station Haarlem ingang noordzijde

Nieuwe stationsbouwwerken in Nederland

Arthur Staal

Ik herinner mij nog goed onze verontwaardiging, toen langs de oude lijn Amsterdam - Haarlem onderstationnetjes van de electriciteitsvoorziening verschenen. Het waren zelfs voor 1925 gedrochtjes en ze waren allerkoddigst uitgedost met handvormsteen en pannen en kennelijk bedoeld om ècht in het landschap te passen. Ze stonden zo „mesjogge" naast de rails, de ijzeren masten en de razende wagons, dat wij met ingehouden adem afwachtten wat er nog van over en op was gebleven, nadat er weer een trein langs gebliksemd was. Die door ons verachte „civiel", die dat wel gemaakt zou hebben, verstond echter op één



of andere wijze het geheim hoe driewerf verbeterde Hollandse geplakt moesten worden,want de dingen staan er na 30 jaar nog met volle hoofdtooi (alhoewel met een lichte Pisa-neiging naar de slootkant).

De woede was een onderdeel van een geweldig complex woede's, omdat wij vonden, dat de gemeenschap onophoudelijk tekort gedaan werd door de overheid, die altijd nog voor millioenen verknoeide aan volmaakt lelijke gebouwen.

En wat de Spoorwegen betreft, vonden wij dat wij aan de verkeerde kant van de demarcatielijn lagen, met een grote jalouzie voor het zuiden. Het heette, dat ons land door de N.S. in tweeën was verdeeld voor de bouwwerken, en iedere helft onder een eigen architect van de dienst.

Nu begonnen de Spoorwegen om Amsterdam, met alles wat daar al zo bij hoort aan dienstgebouwen, tunnels en stations, niet bijster gelukkig, terwijl de meer en meer aan de dag tredende werken, die Ir S. van Ravesteyn voor de zuidhelft maakte, zo vanaf omstreeks 1930, onze stijgende belangstelling en bewondering hadden.

„Zekere onheilstekenen, niet ver van Delft", een citaat van Van Ravesteyn in de onvolprezen „de 8 en opbouw" Maart 1933, sloeg op één van die rake, voortreffelijke seinhuizen van hem op twee slanke betonbenen, die als expresselijk opgetrokken leek in het hol van de T.H. zelve, (toen nog de beruchte beton-, glas- en ijzer-verdoemer) en als om al die anti-leeuwen aldaar te sarren en te tarten.

Het prachtige werk dat Van Ravesteyn voortzette, o.a. aan de mooie verbouwingen van de oude stations als Utrecht en Rotterdam — en men moet niet vragen tegen

Haarlem noordzijde



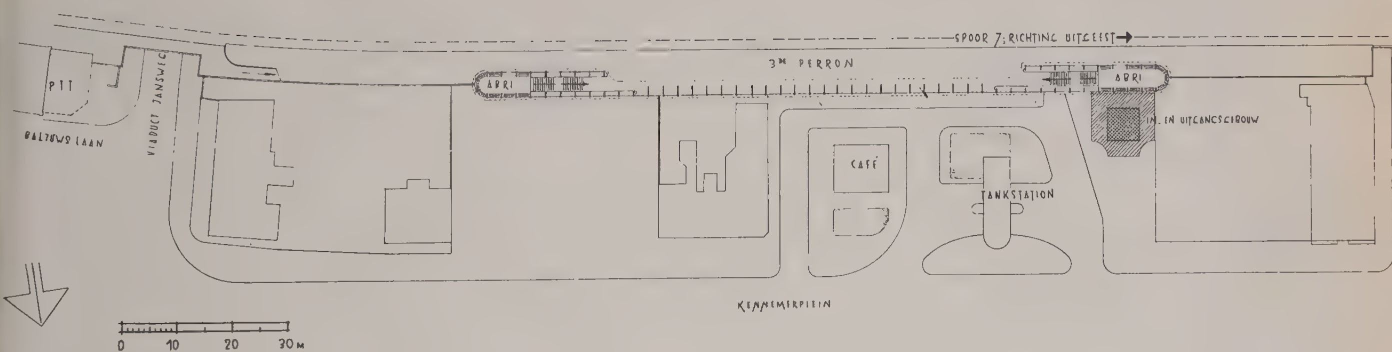
Detail entree hal

welk verzet in — hebben ongetwijfeld ook bij het machtige lichaam N.S. volledige erkenning gebracht voor moderne architectuur, of, zo men wil, voor architectuur tout-court.

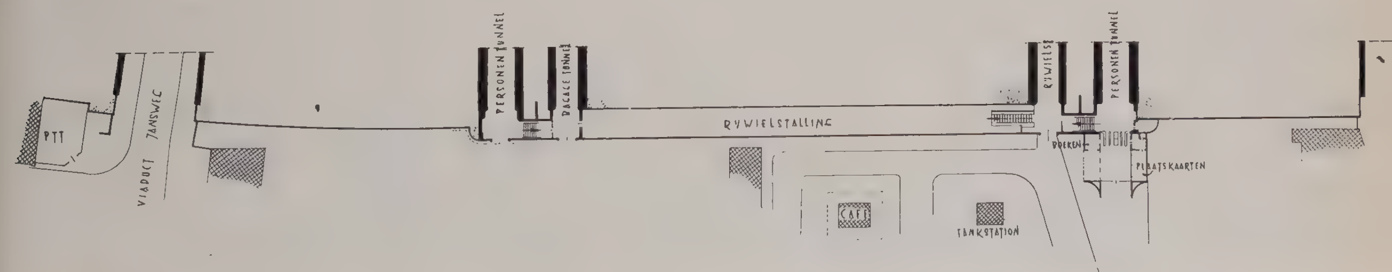
Het aanvankelijk stugge en moeizame werk van Ir Schelling (Amstelstation en Muiderpoort) heeft in de na-oorlogse jaren in de stations van b.v. Leiden, Enschede, Hengelo en Zutphen hoogtepunten bereikt, die in onze architectuur-bijdrage hoog meetellen.

Entree hal

3e Perron



Plattegrond perronhoogte



Plattegrond straathoogte

Nu is ook in de N.S. een jongere generatie aangetreden. En zo groot mijn woede was over de pannenmonstertjes anno 1925 bij de aanvang van deze regelen, zo groot was mijn verrassing toen ik dezer dagen toevallig „en passage" het fleurige en uitnemende stationnetje Hilversum—Soestdijkerstraatweg ontdekte, dat het in eigengereidheid zowel tegen de „lijn" als in de omgeving zo goed doet. Dit, en soortgelijke gebouwtjes, o.a. in Oosterbeek, lijken spontaan ontstane architecturen, die niet meer te lijden hebben van het zwaarwichtige van de grote overheidslichamen.

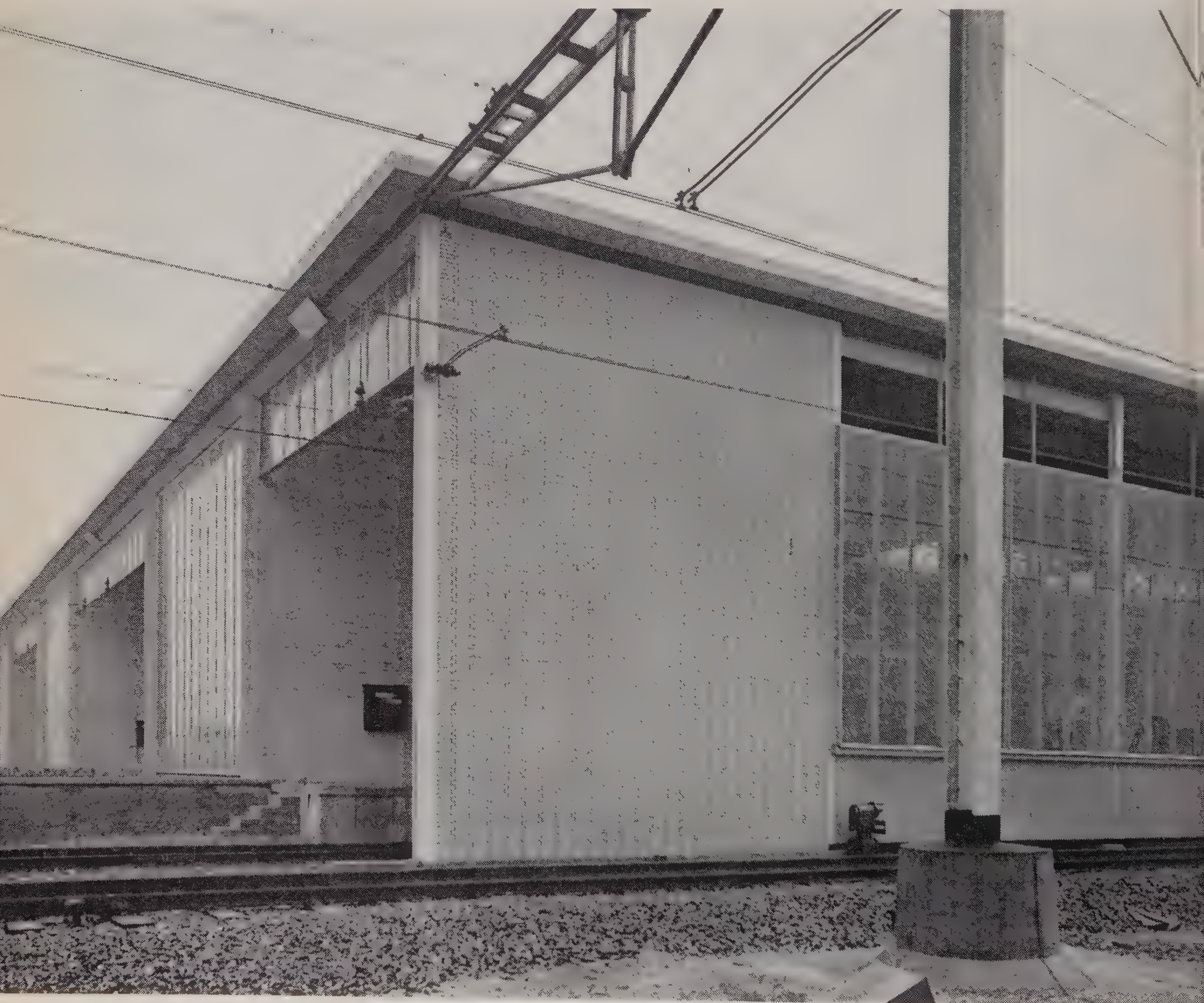
De meer omvangrijke verbouwing noordzijde station Haarlem, ook van Ir K. van der Gaast, heeft nu nèt die geste van de Muzen mee, die ijzeren profielen en alle narigheden annex, die meestal aan stations kleven, wegvaagt en tot een gebeurtenis maakt. Die manier van wachten en slenteren in zó'n corridor met uitzicht is nu net wat ik mij altijd wenste aan het Amsterdamse Centraalstation langs de IJzijde en wie weet wordt het nog eens tot stand gebracht!

Het loketten-vleugeltje er voor (het gaat weer over Haarlem) is misschien niet helemaal vrij gebleven van de huidige hang naar tentoonstellingseffect en misschien is de gedegen materiaalkennis van Ir Schelling niet geheel in het bureau achtergebleven, maar het is een enig geval.

Maar ook de in Eindhoven aangevatte nieuwe werken, de onder-doorgangen en de schetsen voor het station aldaar tonen een echte architectenhand. Het project toonde een ietwat pathetische toren, die op één of andere wijze, als soort dan, naar mijn smaak niet bij treinen past. De perron-overkappingen Eindhoven zouden, wanneer de glasschermen boven de inrij-openingen tussen de perrons een twee meter meer naar binnen waren gehangen, veel belangrijker en plastischer geworden zijn.

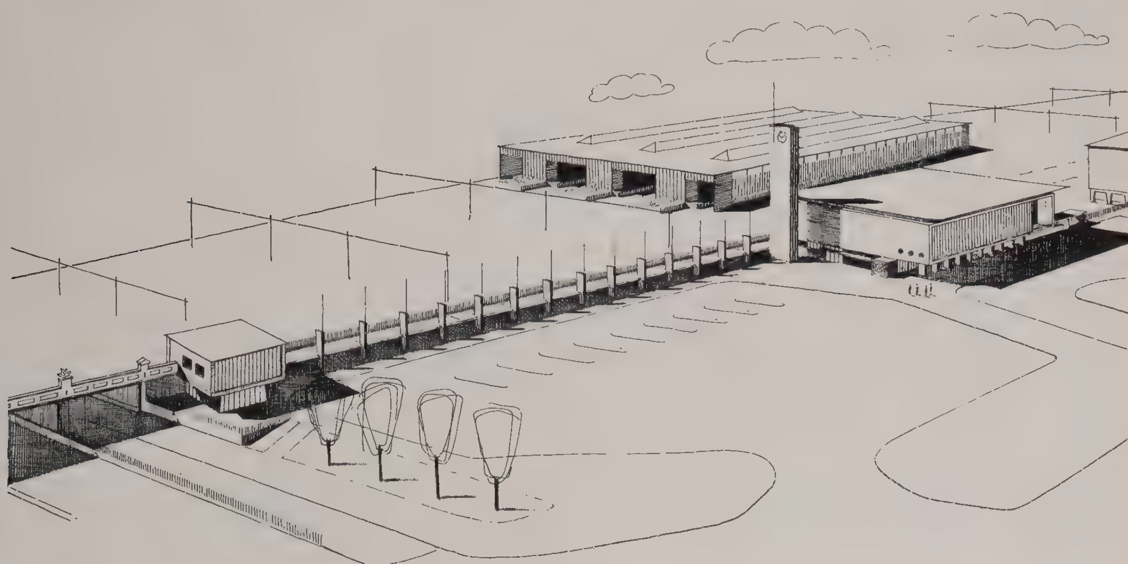
Maar dit zijn opmerkingen, die meer accent moeten geven aan de belangrijkheid van de genoemde werken, die beloven om het oeuvre van Van Ravesteyn en Schelling waardig voort te zetten.

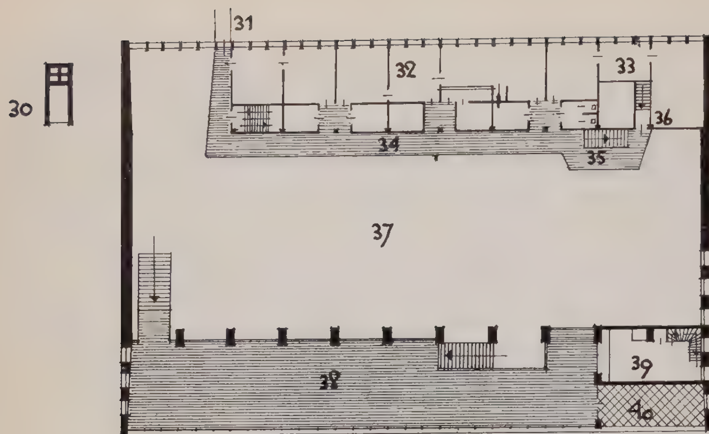
Eindhoven



Eindhoven

Vogelvlucht perspectief toekomstig station na gehele voltooiïng

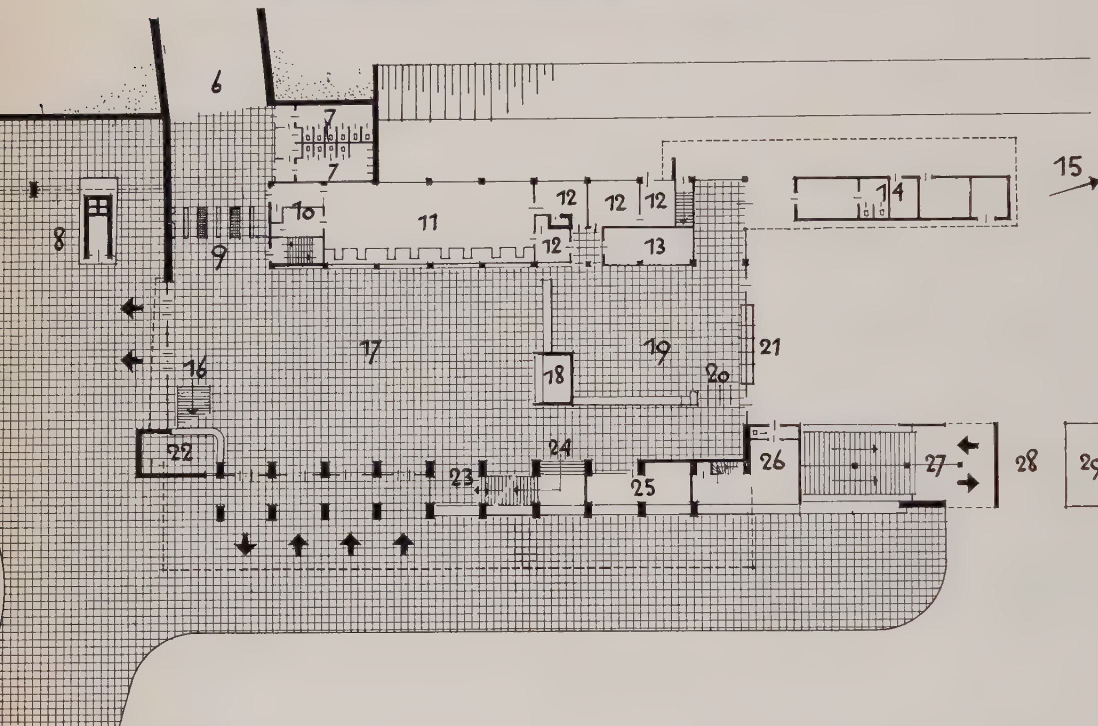




Plattegronden toekomstig station Eindhoven, na voltooiïng

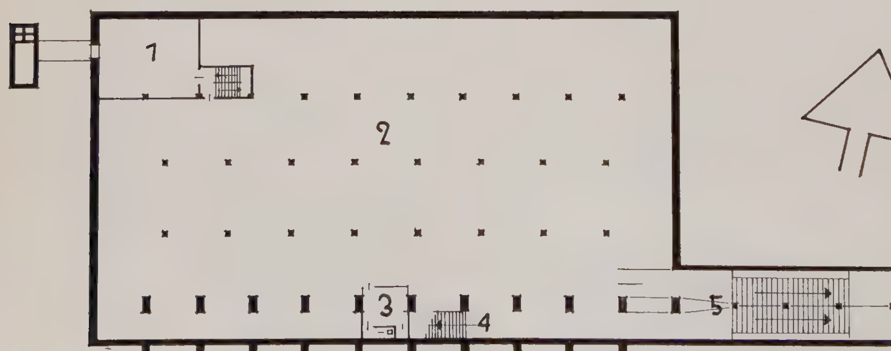
Verdieping

30 Schoorsteen/Toren
31 Brug naar emplacement
32 Dienstlokalen
33 Telefooncentrale
34 Bordes
35 Trap naar 2e verdieping
36 Noodtrap naar binnenplaats
37 vide hal
38 Terras (binnen)
39 Buffet en keuken
40 Terras (buiten)



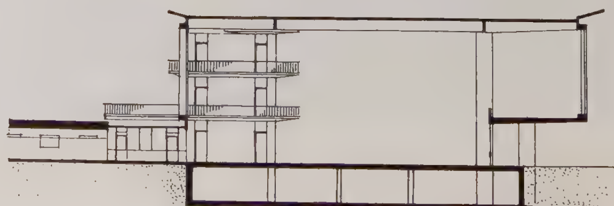
Beganegrond

6 Reizigerstunnel
7 Toiletten
8 Schoorsteen/Toren
9 Contrôle
10 Dienstlokalen
11 Plaatskaartenkantoor
12 Dienstlokalen
13 Bagagedepôt
14 Dienstlokalen/Hoogspann
15 Richting bagagetunnel
16 Trap naar terras
17 Reizigershal
18 Boekenkiosk
19 Bagagehal
20 Aanneming rijwielen
21 Aanneming expressegoed
22 Wisselkantoor
23 Trap vanuit rijwielkelder
24 Trap naar terras
25 Kapper
26 Magazijn restauratie
27 Op- en afrit rijwielen
28 Doorrit naar binnenplaats
29 V.V.V.-gebouwtje



Kelder

1 Ketelruimte
2 Rijwielkelder
3 Verblijf rijwielbewaarder
4 Trap naar hal
5 Op- en afrit rijwielen



Doorsnede

Een der perrons (thans in gebruik)

Nacht-perspectief vanaf Stationsplein (na voltooiïng)



Twee takken van de ondergrondse in Stockholm zijn in bedrijf gekomen. De naam ondergrondse is misschien niet geheel juist, daar slechts 20 % van het gehele geprojecteerde treinennet onder de grond is gebouwd. De opzet van het ondergrondse net is het verkrijgen van een hoofdverkeerssysteem tussen de voorsteden, die een uitgesproken woonkarakter hebben, en het bedrijfscentrum. Dat hoofdsysteem wordt aangevuld door de bovengrondse verkeersmiddelen, zoals bus en tram.

In 1950 is de lijn naar de zuidelijke voorsteden klaar gekomen, de lijn naar de noordwestelijke voorsteden in 1952. Een noordelijke tak is in aanbouw terwijl de plannen van een noordoostelijke en een zuidwestelijke lijn geprojecteerd zijn. De behoefte aan een zodanig verkeerssysteem is ontstaan uit de groei van de voorsteden. Daar de voorsteden ruimer ontworpen zijn dan de binnenstad, was het onnodig de buitenlijnen ondergronds te bouwen.

De aanleg van het gehele systeem is gebaseerd op een in 1940 gemaakte berekening van het aantal inwoners van Groot-Stockholm in 1970 n.l. 900.000. Het aantal inwoners is evenwel thans reeds het millioen gepasseerd, zodat men enige veranderingen heeft moeten aanbrengen.

De ondergrondse wordt verwacht gereed te zijn in 1957 en een onlangs gemaakte toekomstige berekening van het aantal inwoners van Groot-Stockholm in 1957 bleek te liggen bij 1.100.000.



De bouw zal dan 27 jaar in beslag genomen hebben en in die tijd zal de bevolking van Groot-Stockholm, naar wordt verwacht, met 75 % zijn toegenomen.

L. van Eysbergen

De architectuur der stations van de ondergrondse in Stockholm

Fred. Holtes

Het is wel goed de vormgeving der stations te bezien in groter verband: hoe is de sfeer en welk karakter heeft de architectuur?

Het is lang geleden dat men, wanneer men een treinreis ging maken, dit als een hele onderneming beschouwde, zich op z'n zondags kleedde, minstens een half uur van te voren op het station aanwezig was en daar rustig, maar in spanning, wachtte tot het vertrekuur der trein was aangebroken. Het station was, geheel in overeenstemming met deze belangrijke onderneming, een statig gebouw en zelfs de wagons hadden deze sfeer.

Hoe geheel anders is de instelling van de moderne mens ten opzichte van het reizen met de trein. Men heeft geen tijd het station en zijn details in zich op te nemen en het reizen is voor velen eerder een plaag dan een prettige belevenis. De gehaaste reiziger krijgt slechts een vluchtige indruk van het geheel, van de sfeer, doch de deur, die de verkeerde kant opdraait, laat een sterke indruk achter bij een hardhandige kennismaking. De trein is de hoofdzaak, wat niet altijd tot uitdrukking komt bij vele nieuwgebouwde stations. Men zoekt naar een overeenkomst in karakter van trein en station, maar deze is vaak niet te vinden.

Interessant is het om deze verhoudingen te bezien aan de Stockholmse Ondergrondse. Juist bij dit verkeersmiddel, dat het midden houdt tussen tram en trein, treedt het genoemde vluchtige contact tussen reizigers (forens) en station nog duidelijker op de voorgrond. Het station is slechts een achtergrond voor het dagelijks jachten en moet dientengevolge bescheiden zijn. In de onder de grond gebouwde stations, waarbij arch. Gunnar Lené verantwoordelijk was voor de architectonische vormgeving, komt dat wel in sterke mate tot uitdrukking. Vooral de in de rotsen uitgehouwen stations geven door hun rustige, met een gewelf afgedekte ruimte een weldadige indruk. De wanden zijn met pastelkleurige tegels bezet en de reclameborden geven met de vaak aesthetische affiches een zekere fleur aan de anders vrij steriele ruimte. Hoe vaak wordt de kracht van de op de voorgrond tredende reclame onderschat; hier is ze aanvaard als wezenlijk deel in het geheel.

Dit komt wel duidelijk tot uiting in het station Fridhemsplan, waar twee jonge wandschilders, Ingemar Callenberg en Olle Idewall, in opdracht van een bank een schildering vervaardigden in olietempera op een ondergrond van meubelplaat. De wand, 11 x 2 m, is verdeeld in drie taferelen, uitgevoerd in rustige aardkleuren tegen een achtergrond van blauw en in grote lijn gehouden. De TL verlichting en de hardgele wandtegels maakten de opgave niet gemakkelijk voor de kunstenaars, doch zij zijn er in geslaagd een evenwichtig en voor ieder begrijpelijk beeld te geven, hoewel men zich afvraagt of een niet-figuratieve voorstelling hier niet beter op zijn plaats zou zijn geweest.

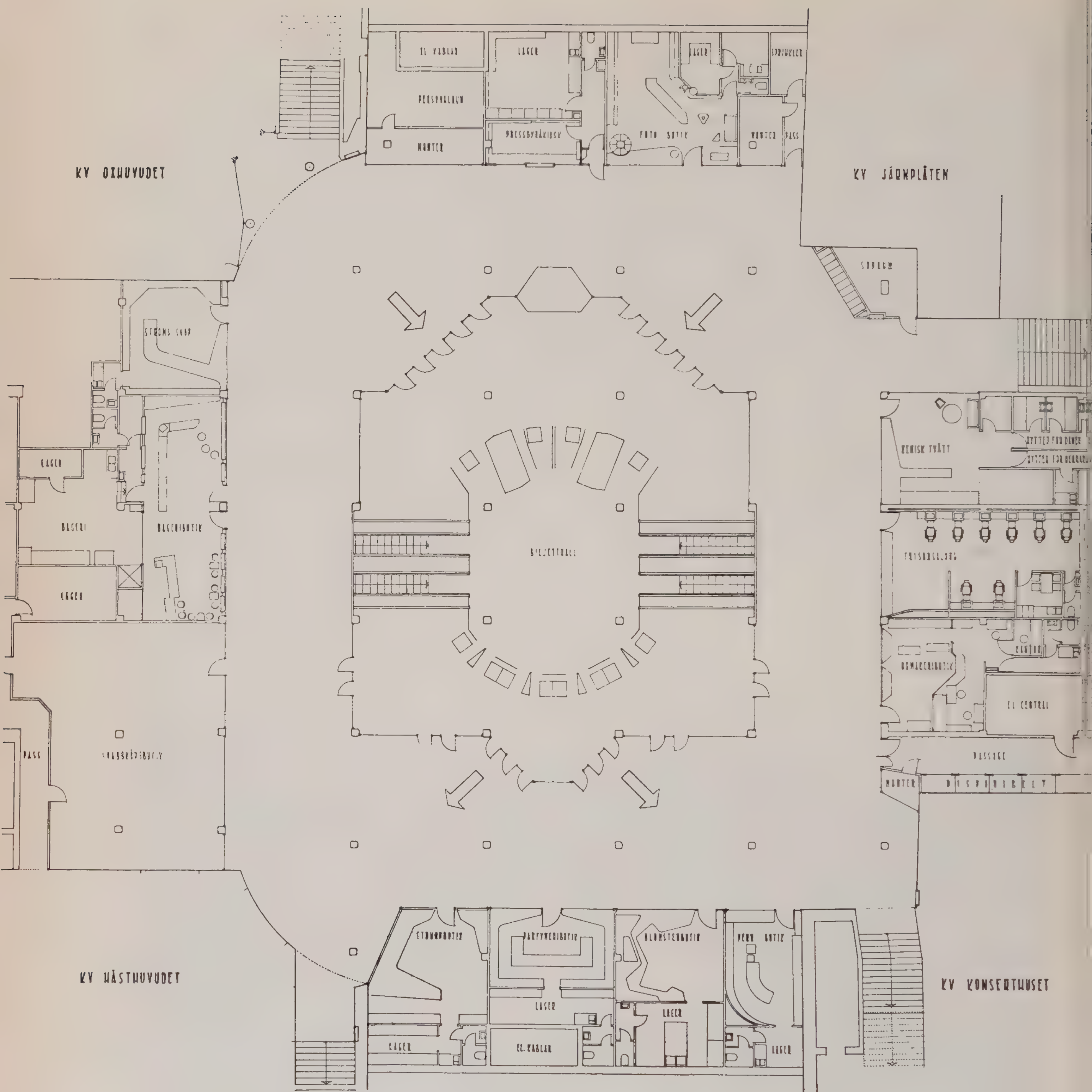
Enige entree's tot de stations zijn ingebouwd in bestaande gebouwen, uiterlijk zichtbaar door een rand kleurige tegels en een zwarte T (Tunnelbana) op een geel veld, andere hebben een bovengrondse ingang, afgedekt met een betonluifel in schaalconstructie.

De bovengrondse stations in de voorsteden, ontworpen door arch. Peter Celsing, worden gekarakteriseerd door een luchtigheid en speelsheid met vaak een accent op tijdelijkheid; wat is meer veranderlijk dan opvattingen over verkeer? De perronoverkappingen bestaan uit een staalconstructie met gelijmde houten dwarsbalken, waarover een houten vloer met dakleer, of een staalconstructie met afdekking van gegolfd eternit. Plaatskaartenkiosken, puien en deuren zijn uitgevoerd in roestvrij staal en Perstorpplaat (een Zweedse plasticplaat).

Hoewel er natuurlijk op ondergeschikte punten wel critiek is te leveren kan men zeggen, dat men in Stockholm er in geslaagd is de dienende functie der stations architectonisch tot een bevredigende uitdrukking te hebben gebracht hetgeen, hopelijk, uit de foto's blijkt.

Station Odenplan Op de achtergrond Asplunds Stadsbibliotheek Foto Fred. Holtes





Plattegrond ondergrondse winkel- en plaatskaartenhal station Kungsgatan

Foto Sundahl

Station Kungsgatan

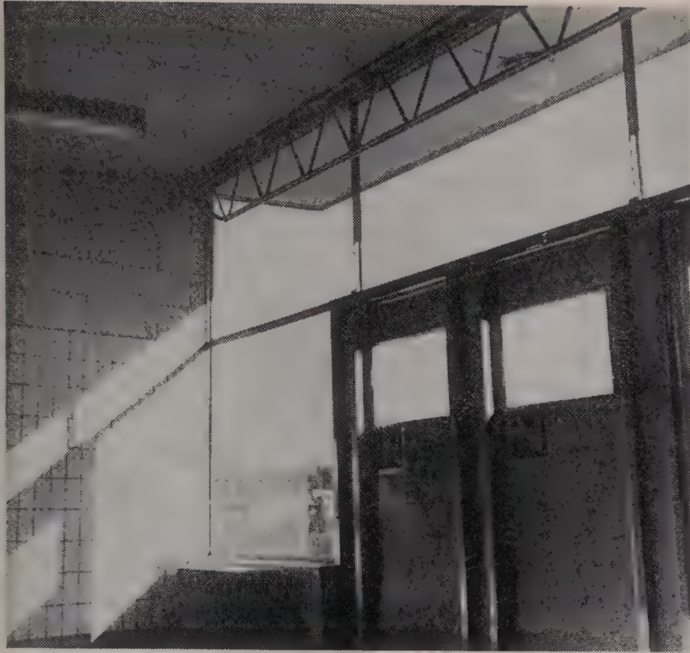


Entree station St Eriksplan

Foto's Fred. Holtes

Station Blackeberg





Station Islandstorget



Station Alvik

Foto's Van Eysbe

Foto Sundahl



Station in een voorstad

Roltrap station Fridhemsplan Foto Sundahl

Muurschildering in ondergronds station Fridhemsplan





Station Fridhemsplan Foto Sundahl

Foto's J. d'Oliveira



K.L.M. Busstation Museumplein Amsterdam

Helaas heeft de drang naar beperking in de ruimte ons bij de opmaak van de in het vorig nummer (pag. 408—410) gepubliceerde foto's van het nieuwe K.L.M. busstation te Amsterdam, in zoverre parten gespeeld, dat enige foto's een groter formaat bij de illustraties zouden hebben gerechtvaardigd.

Wij willen deze omissie op deze pagina herstellen door één der foto's nogmaals, nu in groter afmeting, af te drukken om de ruimtewerking zo mogelijk beter tot uiting te brengen, en verder door daaraan nog een nieuwe foto toe te voegen.

Redactie

KRONIEK

Boekbespreking

Krotopruiming en vernieuwing van bebouwde kernen. Mr J. In 't Veld. 1953.

Het thema is in 't kort dit: omstreeks 1960 zullen wij de woningnood de baas zijn; dan mag er geen werkloosheid in de bouwvakken ontstaan; dan dient krotopruiming in grote stijl te worden aangevat; daaraan moeten plannen tot vernieuwing, althans hervorming van de bebouwde kommen ten grondslag worden gelegd; *nu* moeten de voorbereidende maatregelen worden getroffen: legale beletselen opgeruimd, onderzoekingen verricht, plannen ontworpen, *en* ons volk moet tot dit alles worden opgewarmd.

De vraag is niet of het Nederlandse volk *in staat* is daartoe circa 200 millioen gulden per jaar op te brengen, maar of het er toe *bereid* is.

Van verschillende zijden wordt sinds enige tijd op dit aambeeld gehamerd — hier en elders — en het is van betekenis dat dit boekje, deze studie van Mr In 't Veld, is uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Nederlands Instituut van Volkshuisvesting en Stedebouw. Het tweeledige vraagstuk gaat ons hele volk aan, maar in hoge mate bestuurders, volkshuisvesters, stedebouwkundigen — ook echter de architecten, de „Forum"-lezers, — althans de „vernieuwing van bebouwde kernen".

„Wij moeten trachten voor ons geestesoog op te roepen onze steden en dorpen, zoals deze er in het jaar 2000 zouden behoren uit te zien, doelmatig, ruim en fris, aantrekkelijk om er te wonen en te werken; wij moeten op dit ideaal onze plannen bouwen en dan stelselmatig en vastberaden op de verwezenlijking daarvan aansturen".

Mr In 't Veld schrijft als oud-kamerlid, als oud-burgemeester, als oud-minister, als volkshuisvester, als sociaal voelend, denkend, willend mens. Hij behandelt zijn tweeledig onderwerp gedegen (in 148 bladzijden), niet zwaarwichtig, niet populair ook. Het boekje lijkt in 't begin wat mat en vlak, maar allengs komt uit hoezeer het onderwerp de schrijver gegrepen heeft.

Soms blijkt oud-minister In 't Veld wijzer dan minister In 't Veld, zo wanneer hij de positie van Dr Verhagen in het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting hersteld zou willen zien, en wanneer hij beseft dat het totstandbrengen van een ruimte-wetgeving een werk van lange adem zal zijn (waarom hij nu toch de Woningwet zou willen oplappen).

Het is onmogelijk hier in te gaan op de kijk van de schrijver op de vele facetten van zijn onderwerp en op zijn suggesties. Laat iedereen, die geïnteresseerd is in de vernieuwing van bebouwde kommen, dit boekje lezen, met aandacht lezen. Het is waard gekend te worden; het kan veel goed doen.

Mr In 't Veld stelt krotopruiming voorop en haakt de vernieuwing van bebouwde kommen daarbij aan; het verheugt mij dat tevoren, in 1942, de stedebouwkundige Hans Bernoulli „Die organische Erneuerung unserer Städte" heeft bepleit. Daar ligt m.i. het zwaartepunt.

W. B.

Tijdschriftbespreking

L'Architecture d'aujourd'hui
Juli 1953. Italië-nummer

De zeer opmerkelijke prestaties der thans aan het woord zijnde generatie van Italiaanse architecten heeft l'Architecture d'aujourd'hui aanleiding gegeven een tweede speciaal Italië-nummer samen te stellen, waarin een groot aantal meer en minder bekende werken uit het na-oorlogse Italië in afbeeldingen en beschrijvingen zijn bijeengebracht.

Geopend wordt met het langzamerhand alom bekende Stazione Termini te Rome.

Minder bekend en bescheidener van allure zijn de beursgebouwen van Pistoia en Pisa. Aandacht vraagt voorts de vismijn te Ancome; het is verkwikkend te zien hoe goed dit simpele bouwwerkje zich verdraagt met de er vóór liggende vissersschuiten.

Het nummer gaat dan voort met musea te Genua en te Bielle, scholen, jeugdherbergen, hotels, vacantiekolonies en sportvoorzieningen, laboratoria, kantoorgebouwen, enz.

Niet alles is even overtuigend of, voor onze nuchtere Hollandse begrippen, voldoende gemotiveerd, maar het geheel getuigt toch van een ongeevenaarde geestkracht en in sommige gevallen van een adembenemende virtuositeit bij het hanteren van ruimtevormen, constructiemethoden en materialen.

Een bioscoop te Genua (Daneri) en een stalling-garage te Milaan (Varisco en Guerci) getuigen hiervan, alsook natuurlijk de prachtige constructies van Nervi. Van diens hand bevat het tijdschrift een belangwekkend artikel, waarin hij de uitgangspunten van zijn werk toelicht.

Zoals gewoonlijk met dergelijke constructeurs het geval is, legt hij er de nadruk op, dat hij niet uitgegaan is van vooropgezette aesthetische vorm-bedoelingen. Hij heeft eenvoudig altijd gezocht naar mogelijkheden tot prefabricatie van structuele elementen en naar het gebruik van speciale verplaatsbare bekistingen. Een nog weer verkorte weergave van het reeds zeer gecomprimeerde artikel is overigens niet wel mogelijk.

Het nummer bevat verder reproducties van een aantal stands op de jaarbeurs te Milaan; hier heeft de vorm-fantasie soms wel zeer de vrije teugel gehad, met verrassende en verheugende resultaten.

Wel zeer in tegenstelling met deze luchtigheden staan enkele monumenten voor verzetsslachtoffers, waarvan vooral dat nabij Rome (van Aprile, Calcaprina, Cardelli, Fiorentino en Perugini) wel zeer indrukwekkend is.

Een enorme gewapend-betonnen zerk van 25 x 30 m ligt in het landschap en overhuift de verdiept gelegen ruimte, waarin de eigenlijke graven zijn ondergebracht. De indruk is van een oorspronkelijke kracht welke, ondanks de enorme afmetingen, nergens pompeus wordt. In vergelijking hiermee is het bekende monument van Belgioioso, Peressutti en Rogers voor de gedeporteerden van Milaan nogal precieus en, naar de foto's te oordelen, iets te behaagziek. Het bestaat uit een buisconstructie, waarin hier en daar plaatjes zijn gevat, rondom een urn.

Enige voorbeelden van decoratieve architectonische versieringen, alsmede van industriële-vormgeving besluiten dit zeer belangwekkend nummer.

v. E.

Waartoe Kerstmis 1953 enkele tekenaars inspireerde

Naar aanleiding van drie „Kerstnummers", zond één onzer lezers ons de hieronder opgenomen ontboezemingen.



Groen Amsterdammertje
Kerstnummer „in red"

Blozend staat Madameke
in haar joyeuse kamerke.
Pietje fladdert rust'loos rond
over maantjes op de grond.

Eén-ogig staart Madameke
naar de kerstham en het kanneke,
pronkend op 't gueridonnetje
waarop een kleedje met festonnetje.

Verlegen slaat Madameke,
zedig als een lammeke,
haar vlerken om haar borstjes heen
tot aan haar voetloos been.
....
en 't gordijn ruist langs vitrage
zwierig naar beneên!



Kerstbijlage, (in alle vrijheid toegelicht) van *Vrij Nederland*

Is dit een blinde herder,
die daar te juichen staat?
Of... Jozef hopeloos om
de geheel lege kribbe?

Is dit Maria zelf,
dat gesluierde gelaat?
Of... of... Moore's plastiek
met kantige driehoeks ribben?

Het vee doet er één oogje toe;
De ezel balkt, het rund zegt boe.

goed (extern) *wonen*
omslag van No. 12 — 6e jaargang

kerst — mis?

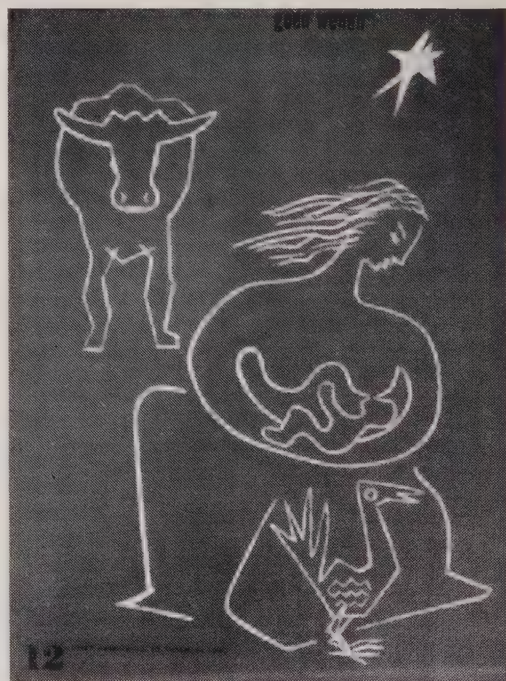
verschoten ster
vliegt er uit
nog sneller dan
't geluid.

uit nacht'lijk uur
verbaasde koe
kijkt naar-r-r-
stig toe.

in blauwe nacht
volkomen bloot
...............Maria!
met 't kind op
schoot.

en pronkend staat
pedante hoen
aan haar omrokte
schoen.

Anth. Brandt



Deelnemers:

N.V. Aannemersbedrijf
v.h. Boele en Van Eesteren, 's-Gravenhage

N.V. Dura's Aannemings-Mij., Rotterdam

N.V. Internationale Bouwcompagnie
v.h. fa. H. van Heesewijk, Best

T. van Hoogevest N.V., Amersfoort

N.V. Ingenieurs-Bur. voor Bouwnijverheid,
Oegstgeest

N.V. Internationale Gewapendbeton Bouw,
Breda

N.V. Aannemings- en
Wegenbouwbedrijf P. C. Zanen, Heemstede

PERFOLUX

O/4335

O/4647

N.V. v/h Hiemstra en Evenblij - Amsterdam

Showroom - Kantoren - Ontwerpafd. - Keizersgracht 234 telefoon 46290

Het Sikkens' Periodeschema is een zo eenvoudig - maar tegelijkertijd zo goed mogelijk onderhoudsschema voor buitenwerk van woningcomplexen, scholen, fabrieken, enz.

Bij dit **nieuwe** schema wordt bij een minimum aan kosten een maximum resultaat verkregen.

Bauduin

Permanente bescherming van kostbaar bezit

Altijd gaaf en fris schilderwerk

Kostenspreiding over groot aantal jaren

SIKKENS'

periodeschema

een abonnement op het schilderwerk

SIKKENS *LAKFABRIEKEN N.V.*

SASSENHEIM

artistone zandbakken

samengesteld uit sierbeton-elementen,

vormen een ideale speelgelegenheid

voor de grote-stadsjeugd.



N.V. Betonfabriek **DE METEOOR**

De Steeg Tel. Velp K 8302 - 3344

Libra A 405

SEMTEX TEGELS

Voor
ÈLKE
Vloer!

decoratief—sterk—hygiënisch—gemakkelijk te onderhouden—aan te brengen op elke ondergrond, ook op niet vrijdragend beton, ... aan al deze voorwaarden voldoen Semtex tegels! Overal ter wereld wordt deze veelzijdige vloerbedekking door alle vooruitstrevende architecten aanbevolen, omdat bij geen ander materiaal het *mooie* en *duurzame* in zulk een ideale combinatie wordt aangetroffen!

★ *onverslijtbaar*
★ *gemakkelijk te onderhouden*
★ *loopt prettig*
★ *onbrandbaar*
★ *motvrij*
★ *geschikt voor elk klimaat*
★ *bestand tegen vocht en lichte zuren*

ZIE OMMEZIJDE:
BIJGAANDE AFBEELDINGEN TONEN U SEMTEX TEGELS IN HUN RIJKE VARIATIE AAN EFFEN EN GEMARMERDE KLEUREN.

SEMTEX TEGELS



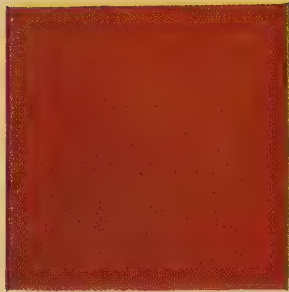
EEN PRODUCT VAN **SEMTEX LTD.** EEN DUNLOP MAATSCHAPPIJ

Verkoop en installatie geschiedt door:
N. V. Nederlandsche Dunlop Rubber en Banden Mij., afd., Semtex, Weesperzijde 144-147, Amsterdam Oost, telefoon: 51178-54158.
alsmede door:
N. V. Houtbedrijf "Doetinchem", Doetinchem. Houthandel v/h J. L. Hemmes, Groningen. Fa. J. C. v. Lieshout & Zn., Schermlaan 39, Rotterdam.

SDT/O/52 C/d

SEMTEX TEGELS

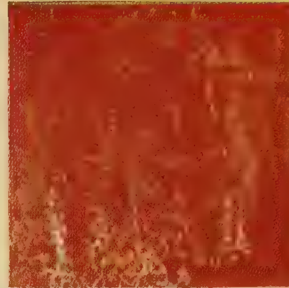
KLEURENTABEL

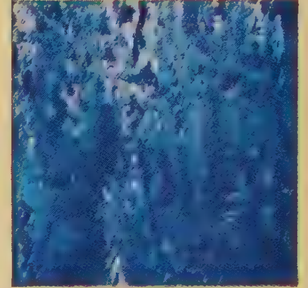

BEECH BROWN 1 UP


ARRAS ROSE MARBLE 5 LM

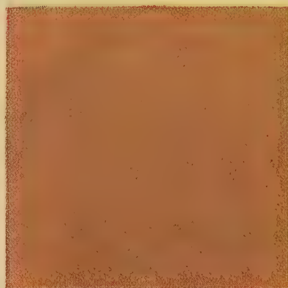

JET BLACK 1 KP

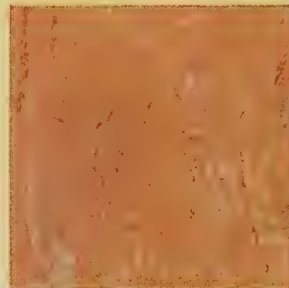

TERRA COTTA 3 JP


TERRA COTTA MARBLE 4 JM


LARKSPUR BLUE MARBLE 5 HM

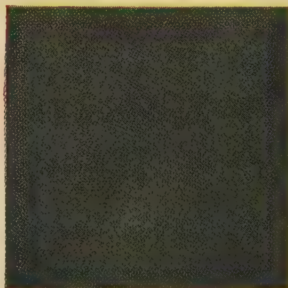

BEECH BROWN MARBLE 2 UM

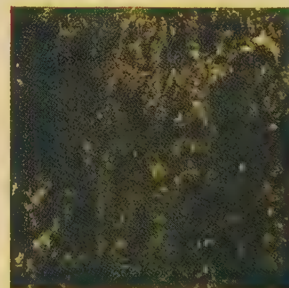

OLIVE WOOD 3 FP


TAN MARBLE 4 SM


ALMOND GREEN MARBLE 5 RM

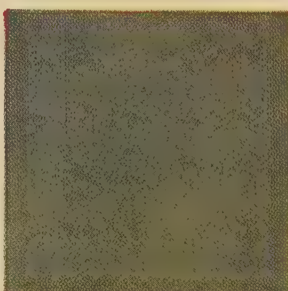

JET BLACK MARBLE 2 KM

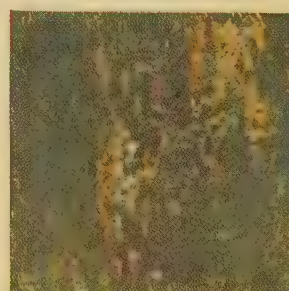

ILEX GREEN 3 GP


ILEX GREEN MARBLE 4 GM


SAND MARBLE 5 QM


PEAT BROWN MARBLE 2 MM


SAGE GREY 3 PP


SAGE GREY MARBLE 4 PM


REGENCY GREEN MARBLE 5 EM

HET Lavet, alles in één

EEN PRODUCT VAN

Ocriet

Naam en model internationaal beschermd



OCRIET *reinigen met* VIM



Vraagt vrijblijvend de NIEUWE *catalogus van het* LAVET *aan de*

Ocriet

FABRIEKEN N.V.
BAARN
Tel. K 2954-3641
(4 lijnen)

Printed in Holland by Kampert & Helm N.V., Amsterdam